АВИАКОНСТРУКТОРЫ

Леонид Анцелиович

Неизвестный Мессершмитт

ПЕРВАЯ БИОГРАФИЯ ВЕЛИКОГО АВИАКОНСТРУКТОРА

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

ВПЕРВЫЕ на русском языке! Новая книга от автора бестселлеров «Неизвестный Сухой» и «Сухой против Америки». Творческая биография величайшего немецкого авиаконструктора В. Мессершмитта, на счету которого множество авиашедевров – легендарный Bf 109, по праву считающийся одним из лучших боевых самолетов в истории; знаменитый истребитель-бомбардировщик Bf 110; самый большой десантный планер своего времени Me 321; шестимоторный военно-транспортный Me 323, предвосхитивший развитие целого направления в авиастроении; ракетный перехватчик Me 163 и, конечно, прославленный Me 262, с которого фактически началась реактивная эра. Случались у Мессершмитта и провалы, самым громким из которых стал скандально известный Me 210, но, несмотря на редкие неудачи, созданного им хватило бы на несколько жизней.

Сам будучи авиаконструктором и профессором МАИ, автор не только восстанавливает подлинную биографию В. Мессершмитта и историю его непростых взаимоотношений с руководством Третьего Рейха, но и профессионально анализируетдостоинства и недостатки всех его проектов.

- Леонид Липманович Анцелиович
  - От автора
  - Часть первая
    - Глава 1
      - Визит вождя
      - Академик
      - Лилли
      - Тео Кронейс
      - Плата за успех
    - Глава 2
      - Змей-искуситель
      - Семья
      - Планерная юность
      - Колея
    - Глава 3
      - Роберт Люссер
      - Первый блин комом
      - Долгая жизнь «Тайфунов»
    - Глава 4
      - Право создать истребитель

- Муки творчества
- Появление на свет
- Эрнст Удет
- Принятие на вооружение
- Испанский полигон

- Глава 5
  - Большой брат
  - Количество и качество
  - Цюрих, 1937 год
  - Мировой рекорд
- Глава 6
  - После визита вождя
  - Экспериментальный самолет
  - «Эмиль»
  - Юбилей
  - Самый тихоходный
  - «Эмиль» с радиальным мотором
  - Палубный истребитель

- Часть вторая
  - Глава 7
    - Операция «Вайс»
    - Будни военного времени
    - Война на Западе
    - Фиаско над Англией
    - Последняя встреча с русскими
    - Трудный Bf-109F
    - Полет в Шотландию
    - Захват Греции и Югославии
  - Глава 8
    - Все для Восточного фронта
    - Самоубийство Удета
    - Прокол с Ме-210
    - Антигитлеровская коалиция
  - Глава 9
    - Десантный планер
    - Военно-транспортный самолет
    - Дальний бомбардировщик
    - «Чужой» ракетный перехватчик
    - Первый реактивный истребитель
  - Глава 10
    - Защита Рейха
    - Агония страны
    - Нелетавший стреловидный
    - Разгром

- Суд
- Глава 11
  - Племянник Эльмар
  - Швейные машины
  - Легковые автомобили
  - Испания
  - Египет
  - Самолеты по лицензии
  - С тобой, Германия!

Леонид Липманович Анцелиович
Неизвестный Мессершмитт

От автора

Когда авиаконструктор пишет об авиаконструкторе, то читатель получает возможность более глубоко представить себе этот особый мир поиска, творчества и постройки рукотворных летающих машин, которые по воле их создателя еще и выполняют заданные им функции.

Вилли Мессершмитт был не только создателем очень совершенных фашистских истребителей, которые несли смерть и ужас в долгие четыре года Великой Отечественной войны, но он был еще и просто человеком, одержимым идеей полета, высокообразованным и работоспособным, пытливым и изобретательным, смелым в поединке с Природой, у которой он отвоевывал ее тайны управляемого и скоростного полета. Все, что он добыл, досталось нам. Его конструкторские решения использовали в разных странах еще много лет после войны.

Долгая жизнь Вилли Мессершмитта позволила мне показать его окружение, условия, в которых были вынуждены работать авиаконструкторы в гитлеровской Германии. Герои этой книги, наряду с Мессершмиттом, люди, его окружавшие, с которыми он часто общался и работал. Я стремился передать российскому читателю дух времени Мессершмитта.

Выражаю глубокую благодарность Сергею Конявко, Евгению Полевому и моему сыну Павлу Анцелиовичу за их ценные замечания по рукописи.

Но эта книга не могла состояться без внимания, понимания, поддержки и содержательных рекомендаций моей жены Майи. Моя благодарность ей безмерна.

Часть первая
Знаменитый авиаконструктор

Глава 1
Цена триумфа

Визит вождя

В понедельник, 22 ноября 1937 года, Гитлер приехал на авиационный завод Мессершмитта в Аугсбурге. Его сопровождала большая свита военных, среди которых многие были из Министерства авиации. Не было только министра и командующего военной авиацией Геринга. Но обе ключевые фигуры, от которых зависел заказ боевых самолетов, – государственный секретарь Министерства авиации генерал Мильх и начальник технического управления этого министерства генерал Удет – сопровождали фюрера.

Авиаконструктор Вилли Мессершмитт на сороковом году жизни в первый раз удостоился чести встречать главу государства на заводе своей компании, где проектировались и создавались самолеты для Военно-воздушных сил новой Германии. Уже двадцать лет он строит планеры и самолеты. И вот теперь фортуна повернулась к нему лицом. Десять дней назад его одноместный истребитель Bf-109 с форсированным мотором установил мировой рекорд скорости – 620 км/ч. А три месяца назад его опытные 109-е истребители произвели фурор на Международном авиасалоне в Цюрихе. Они уже воевали в Испании. В прошлом году, 1 августа, на открытии Олимпийских игр в Берлине его новому истребителю была оказана честь продемонстрировать, на что способна Германия, руководимая Адольфом Гитлером.

Но главная его победа была одержана прошлой весной, когда второй опытный 109-й сразился в небе над Травемюнде в сравнительных испытаниях с главным конкурентом – опытным истребителем Хейнкеля Не-112.

Лучшие боевые летчики Германии, а также полковник Удет и генерал Грейм летали и на том, и на другом. Оценивали управляемость новых скоростных истребителей при рулении, на разбеге и пробеге, а главное, при выполнении фигур высшего пилотажа. Определяли скороподъемность, радиус разворота, штопорные характеристики, максимальную высоту, скорость и дальность. Военные эксперты-эксплуатационники оценивали трудоемкость технического обслуживания, легкость доступа к основным агрегатам и время их замены. Эксперты-производственники сравнивали технологичность и трудоемкость

серийного изготовления этих двух истребителей.

Решение военного и партийного руководства, утвержденное Гитлером, – принять на вооружение и строить серийно истребитель Мессершмитта – тогда не все приняли с пониманием. А сегодня сам фюрер приезжает к нему, чтобы поднять его престиж в глазах конкурентов и недоброжелателей, подчеркнуть государственную важность порученного ему задания и лично убедиться в высоком уровне организации поточного производства основного истребителя его будущих Люфтваффе.

Огромная вереница черных, блестящих автомашин въехала на обновленную территорию компании «Баварский авиационный завод» и остановилась перед центральным пятиэтажным зданием администрации. Гитлера встречал Мессершмитт с тремя своими преданными помощниками.

Справа от него вытянулся по стойке «смирно» военный летчик Первой мировой войны, а ныне председатель совета директоров компании Тео Кронейс. В парадной форме оберфюрера СА, при всех орденах и медалях, он выглядел как напыщенный попугай. Массивная голова, увенчанная сверху парадной фуражкой штурмовика, только подкрепляла это впечатление. Его располневшая фигура с выступающим животом, перетянутым поверх мундира кожаным ремнем с портупеей, широкими галифе, затянутыми почти до колен высокими блестящими голенищами сапог, явно контрастировала с одетыми в черные костюмы остальными руководителями компании. На левом лацкане пиджака каждого из них выделялось единственное украшение – маленький значок члена национал-социалистической партии.

Слева от Мессершмитта стоял высокий и худой Фриц Хенцен, отвечавший за производство самолетов, и симпатичный грек, коммерческий директор Ракан Кокотаки. Погода уже была ноябрьской, но эти трое в черных костюмах и без головных уборов холода не чувствовали.

Гитлер приехал в длинном коричневом кожаном пальто свободного покроя с ремнем, которое висело на нем как на вешалке. Только военная фуражка и сапоги говорили о его боевом настрое. Мессершмитт предложил экскурсию по заводу, и вся свита в количестве более пятидесяти человек двинулась в путь. В первой шеренге шагал фюрер. Справа от него – Мессершмитт, Кронейс и гауляйтер Аугсбурга Карл Валь, слева – Хенцен и Кокотаки. Генералы, шедшие за ними, вытянулись в длинную колонну.

Вилли Мессершмитт шел в ногу с рейхсканцлером Германии. Иногда его левый локоть чуть касался рукава пальто Гитлера, и в

эти мгновения он физически ощущал свою близость с самым главным руководителем страны, свою причастность к очень важному делу – ее вооружению. Он смотрел прямо перед собой и напряженно думал, как лучше представить фюреру достижения его коллектива и убедить его принять составленный заранее перечень их предложений. Сейчас Вилли был маскимально сосредоточен, его голова мыслителя, с классическими чертами лица и огромной залысиной со лба, внушала уверенность в правильности принимаемых им решений. Недаром Гитлер в узком кругу неоднократно будет повторять, что у Мессершмитта череп гения.

На летном поле, куда пришли гости, Гитлеру решили показать пилотаж обычного серийного самолета. Эти машины теперь строятся не только здесь, в Аугсбурге. Министерство авиации заставило самолетостроительные компании АГО, «Арадо», «Эрла», «Фиезелер» и «Фокке-Вульф» купить у Мессершмитта лицензии и выпускать Bf-109B-1 в максимально возможном количестве. К концу следующего года их должно быть построено более 650.

На зеленой траве безукоризненно ровной шеренгой были выстроены десять новеньких истребителей Bf-109B-1 с черной свастикой в белом круге на красных килях и с черными крестами на фюзеляже и крыльях. К крайней машине подошли пилот и два механика. Отточенными движениями пилот легко занял место в кабине. Запустили мотор, который работал удивительно тихо. Пилот закрыл фонарь кабины, из-под колес убрали тормозные колодки, мотор взревел, и изящный самолет, похожий на большое веретено, рванулся с места и прямо по полю начал разбег. Его скорость быстро нарастала, и, пробежав всего несколько сот метров, он был уже в воздухе. Сразу убрал шасси и, медленно вращая крыльями, стремительно взмыл к облакам. Акробатический пилотаж с вертикальным пикированием, бочками, петлями, вращением и боевыми разворотами продолжался двадцать минут. Лицо Гитлера выражало восхищение и удовлетворение.

Вилли Мессершмитт вдруг ощутил неожиданное тепло, которое разливалось по всему телу и сопровождалось пронзительным чувством блаженства. Его детище – одноместный истребитель нового типа – в воздухе вытворял чудеса на глазах у руководителя страны и высших чинов военной авиации. Это еще одно свидетельство его успеха, его высочайшей компетентности в самолетостроении и таланта. Все, что у него теперь получилось, говорит о его особой миссии в этом мире. Да, он постоянно хочет совершенствовать свои самолеты и создавать новые. Это уже его

судьба! Он попал в глубокую колею и движется по ней…

Вилли очнулся от своих мыслей, когда самолет снижался. Безукоризненная посадка на три точки в центре поля и точное подруливание сзади к месту старта вызвали аплодисменты пилоту. Истребитель снова замер в общем ряду. Снова аплодисменты, но теперь не только пилоту, а и создателю такой замечательной машины. Гитлер пожал ему руку и спросил: «А что дальше?»

Вопрос прозвучал двусмысленно. То ли Гитлер спрашивал о новых модификациях и разработках, то ли о последующей программе показа. Но Мессершмитт решил не рисковать и, улыбнувшись, бодро произнес тоном добродушного хозяина: «Мой фюрер, а теперь посмотрим новый ангар, где проходят предполетную подготовку собранные на заводе самолеты». И широким жестом пригласил гостей следовать за ним.

Завод BF-W в Аугсбурге в это время строил три типа его самолетов:

– четырехместный скоростной Bf-108, который заказывало министерство авиации для переобучения военных пилотов и подготовки их к полетам на его новейших истребителях;

– одномоторный легкий истребитель Bf-109B-1, который был признан стандартным, массовым и производство которого уже было развернуто на нескольких авиазаводах;

– двухмоторный тяжелый истребитель сопровождения Bf-110.

Бомбардировщики строили на заводах Дорнье, Хейнкеля и Юнкерса. Еще два года тому назад, когда был жив начальник штаба Люфтваффе, генерал-лейтенант Вальтер Вевер – энергичный поборник дальнего бомбардировщика, который мог бы долететь до Урала, – компании Дорнье и Юнкерс получили контракты на постройку нескольких опытных четырехмоторных самолетов. Перед авиакатастрофой, которая 3 июня 1936 года оборвала жизнь Вевера, он успел выдать контракт на разработку конструкции и постройку макета такой машины и Мессершмитту. «Дорнье-19» взлетел через пять, а «Юнкерс-89» – через десять месяцев после смерти генерала. Занявший его пост генерал Кесселринг убедил Геринга, что вместо трудоемких четырехмоторных бомбардировщиков можно построить втрое больше двухмоторных. Геринг в апреле 1937 года приказывает сломать на металлолом опытные машины Do-19 и Ju-89, а впредь строить только двухмоторные.

А экскурсия Гитлера и его свиты по цехам завода в Аугсберге продолжалась. В роли старательного гида выступает Мессершмитт. «Мой фюрер, теперь я предлагаю посмотреть один из моих новых самолетов», – обратился он к Гитлеру. И после

утвердительного кивка показал рукой на массивные ворота в боковой стене цеха, которые бесшумно отъехали вдоль стены, открывая широкий проход в соседний большой и светлый ангар. Там изумленному взору гостей предстал во всей красе сверкающий лаком огромный четырехмоторный дальний бомбардировщик. Пока это был только тщательно выполненный деревянный макет. Взволнованный ропот прокатился среди генералов министерства авиации. Если Гитлер всем своим видом выражал удовлетворение и интерес, то на лице Мильха можно было без труда увидеть раздражение и досаду.

Чувствительный Мессершмитт сразу оценил ситуацию. Да он и не рассчитывал на благожелательную оценку военными его проекта. Он вложил в этот дальний стратегический бомбардировщик свое видение того, каким он должен быть, и спроектировал его на деньги, выбитые для него покойным генералом Вальтером Вевером. Сегодня у Вилли Мессершмитта был последний шанс получить заказ на серийную постройку этого бомбардировщика, убедив главу государства в необходимости такого самолета для Германии.

Обращаясь к Гитлеру, взволнованный Мессершмитт, подняв левую руку в сторону макета, объявил, что этот самолет, с невиданной для бомбардировщика скоростью 600 км/ч, доставит бомбы весом в одну тонну на дальность 6 тыс. км, и начал объяснять, какими техническими решениями это обеспечивается. Гитлер внимательно слушал, устало скрестив руки на животе. Его знания в области авиации были намного скромнее, чем в других областях вооружений. Да и Мессершмитта он очень ценил как высочайшего специалиста в своей области. Ему казалось, что без такого ударного самолета не обойтись, если думаешь о военной победе над врагами. Но Мильх тут же выразил сомнение в реальности заявленных Мессершмиттом значений летных характеристик.

С Мильхом у Мессершмитта были давнишние натянутые отношения. С тех пор как в 1930–1931 годах произошла серия катастроф его пассажирских М-20 и М-20в, в которых погибло несколько офицеров – друзей Мильха, он считал во всем виноватым Мессершмитта. Будучи директором «Люфтганзы», Мильх отозвал контракт на поставку самолетов Мессершмитта и тем самым вызвал банкротство авиазавода BF-W. Мильх считал Мессершмитта очень нахальным и слабым конструктором. Он всячески препятствовал выдаче Мессершмитту заказов на новые самолеты, будучи убежденным, что есть более достойные и надежные авиаконструкторы.

Сейчас Мильх старался всячески принизить новую разработку

Мессершмитта и заметил Гитлеру, что такие самолеты они заказывали уже давно Дорнье и Юнкерсу, но ничего хорошего из этого не получилось. А то, что показывает Мессершмитт, – пройденный этап.

Задетый за живое, Мессершмитт очень эмоционально, жестикулируя руками, но твердо возразил, что бомбардировщики с такой скоростью не могли быть построены, поскольку Германия не располагала такими мощными двигателями, какие есть теперь. Продолжающаяся аргументированная защита Мессершмиттом своего проекта и возникшая дискуссия уже начали склонять Гитлера к необходимости дать приоритет этому проекту четырехмоторного бомбардировщика. Ведь Мессершмитт опять и в этом классе боевых самолетов создал выдающийся образец. Но Мильх не сдавался. Он не побоялся пойти против уже обозначившегося мнения фюрера и напомнил, что Германия испытывает огромные трудности с поставками алюминия и других цветных металлов, необходимых для самолетостроения. Поэтому у них в министерстве авиации убеждены, что оптимальным является двухмоторный бомбардировщик, поскольку для его постройки требуется значительно меньше дефицитных материалов.

Гитлер заколебался: он знал, что Мильх выражает и мнение его шефа Геринга, отвечающего за боевую авиацию. Он не хотел нового конфликта и подумал, что стоит пока воздержаться от решения в пользу проекта дальнего четырехмоторного бомбардировщика Мессершмитта Bf-165.

Эта неудача, конечно, расстроила Вилли – был шанс получить долгосрочный государственный заказ на машину, которая у тебя получилась и которую ты считаешь очень нужной для Германии. Но жизнь продолжается, а задел по этому проекту он использует в следующих. Сдаваться он не привык. Еще будет летать его дальний бомбардировщик!

Академик

Через четыре дня его должны были избирать действительным членом Германской академии авиационных исследований. Надо было подготовить выступление. Черный костюм он оденет, пожалуй, тот же, в котором встречал Гитлера. Но текст его доклада перед академиками надо тщательно продумать.

Вилли сидит в своем большом и светлом кабинете на три окна в новом административном здании завода в Аугсбурге. Его большой полированный рабочий стол с двумя телефонными аппаратами и навесной консольной лампой с абажуром

придвинут торцом к окну, и дневной свет падает с левой стороны. Настроение отличное. Он, как всегда, одет с иголочки. Дорогой серый костюм-тройка на его высокой и стройной фигуре сидит безукоризненно, темный галстук и белая рубашка подчеркивают его респектабельность. Его мысли заняты предстоящим докладом, который не только будут слушать академики, но потом и читать руководители Министерства авиации и конкуренты авиапромышленности.

Он должен показать всем свою техническую и научную эрудицию, свою безупречную компетенцию в решении не только сегоднящих, но и завтрашних проблем развития авиации. Уже семь лет тому назад он принял приглашение его родного вуза – Высшей технической школы Мюнхена – читать лекции по проектированию самолетов, стал профессором. В числе его студентов был Клаудиус Дорнье, сын знаменитого авиаконструктора, и многие будущие столпы немецкой авиаиндустрии.

Его продолговатое, с классическими чертами, лицо интеллигентного человека отражало борьбу мыслей и сомнения. Оно и теперь было привлекательным, хотя в молодости было просто красивым. Большие проницательные глаза под низкими бровями, от взгляда которых не могла скрыться даже самая маленькая деталь сложного чертежа, большой прямой римский нос, небольшой рот с тонкими губами и массивный волевой подбородок. Но главной особенностью его облика был большой лоб, который из-за облысения теперь занимал половину головы. Оставшиеся на голове темные волосы он бережно сохранял и просил не стричь их коротко. Такая необычная прическа еще более делала его похожим на мага и волшебника.

Тишина и уют его роскошного кабинета помогают сосредоточиться и выделить главные пункты его доклада академикам. Он удобно устроился в широком кресле-стуле с высокой прямоугольной спинкой. За его спиной у торцевой стены кабинета – изящный узкий столик, на котором только один единственный предмет – мраморная голова Гитлера на небольшом постаменте. На высоком потолке кабинета – люстра в форме большой стеклянной тарелки. Мягкие шторы обрамляют большие окна с крестообразными рамами. Прямо перед ним у противоположной торцевой стены кабинета – уголок для посетителей. Широкий стол, окруженный креслами, с лампой, больше напоминающей торшер, уставлен моделями его самолетов. Здесь же блюдо с яблоками и ножом для их разрезания. За этим столом он разговаривает со своими помощниками и конструкторами, которых вызывает через

секретаря.

В следующем году ему будет уже сорок. Он сам выбрал эту трудную, нервную, полную взлетов и падений жизнь первооткрывателя и авиаконструктора. Теперь, похоже, наступил невероятный взлет.

Этот доклад академикам, это его избрание – кирпичи прочного фундамента его карьеры в новой Германии. Конечно, он обсуждал структуру доклада с самым близким и преданным ему человеком на земле, его Лилли. Уже много лет они вместе. С фрау Лилли Стромейер его связывают особые отношения. После развода с мужем Отто Стромейером она делит его дом в Аугсбурге со своим роскошным родительским домом в Бамберге, где живут и скоро станут взрослыми трое ее мальчишек. Сейчас фрау Лилли Стромейер – член совета директоров завода, держатель акций и спонсор компании.

Он просил Лили подумать о его докладе в академии, и она рекомендовала начать с самой значимой истории, которая повлияла на его теперешний успех, а затем перейти к задачам и перспективе. Такая последовательность ему показалась разумной. Он достает чистый лист бумаги и своим мелким, растянутым почерком начинает писать простой рассказ о первом своем скоростном самолете, который он создал пять лет тому назад:

«В 1932 году я старался построить как можно более скоростной самолет. Тщательная разработка формы и сглаживание наружных поверхностей, использование щелевого закрылка и, впервые, одностоечного шасси позволили достичь горизонтальной скорости 260 км/ч при посадочной – 65 км/ч. Этот самолет научил меня очень многому, и позднее этот опыт я использовал при разработке истребителя. Таким образом, у меня много причин добрым словом вспоминать европейские гонки «Международный туризм»…

На самом деле эти гонки 1932-го окончились для него полным провалом гоночного М-29. Вначале действительно все шло хорошо. Когда в октябре 1931 года Министерство транспорта объявило конкурс на разработку шести гоночных самолетов для команды Германии в европейских гонках 1932 года и заказало их, он с небольшой группой конструкторов, оставшихся с ним после объявления банкротства завода 1 июня, с большим энтузиазмом взялся за проектирование. Так как компания BF-W была фактически закрыта и работать не могла, ему пришлось реанимировать свою старую компанию Messerschmitt Flugzeugbau GmbH, которой он владел с несколькими партнерами. Наскребли стартовый капитал, благо румыны купили лицензию на производство М-23с за шесть тысяч рейхсмарок, и заново наняли

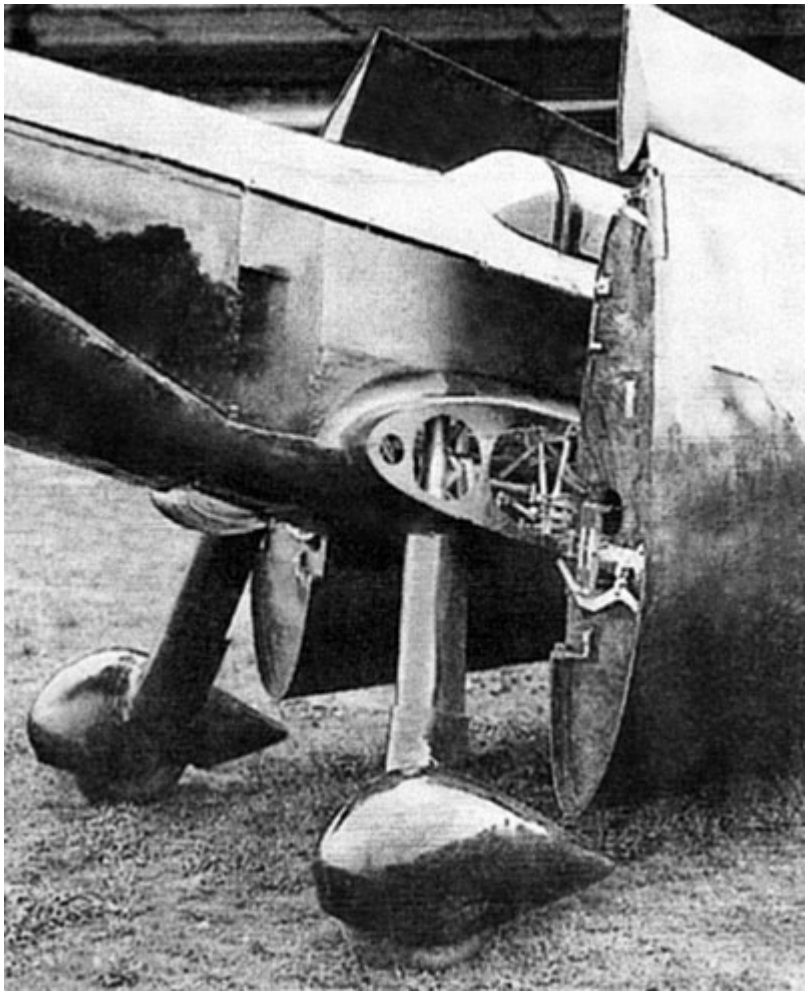
персонал. Новое конструкторское бюро и опытное производство назвали MTT-GmbH. Директором назначили Ричарда Бауэра.

В новый гоночный двухместный самолет Мессершмитт вложил все самое новейшее. Двигатель Аргус 8R с четырьмя перевернутыми вертикальными цилиндрами воздушного охлаждения, расположенными в ряд, создавал маленькое лобовое сопротивление, но развивал до 150 л.с. Для уменьшения сопротивления неубирающегося шасси он впервые применил свой патент одностоечного крепления колеса, закрытого обтекателем. Впервые использовал цельноповоротное горизонтальное оперение, которое вынес из спутной струи крыла, расположив почти на вершине киля, при этом умудрился создать узлы вращения и на концах нижних подкосов оперения. Тонкий профиль крыла и закрытая кабина с обтекаемым фонарем, переходящим в гаргрот хвостовой части тонкого фюзеляжа, вносили свой вклад в снижение лобового сопротивления.

Спортивный самолет Мессершмитта М-29 1932 года.

Поэтому М-29 и летал так быстро. Щелевые закрылки обеспечили малую посадочную скорость – 65 км/ч. Такое отношение максимальной скорости к посадочной – 4 – было на самолетах достигнуто впервые. Недаром он еще в 1925-м встречался с Фредериком Хэндли Пейджом, а в конце 1928-го обменялся с ним патентами. Тогда Вилли разрешил бесплатно пользоваться его патентом однолонжеронного крыла, а взамен получил право использовать патент Пейджа на щелевой закрылок.

Первый из шести М-29 взлетел тогда 13 апреля 1932 года и летал хорошо. Но при посадке при воздушном показе на аэродроме Шлайсхайма под Мюнхеном он вдруг скапотировал. Заводской летчик Эрвин Айхеле не пострадал, а самолет быстро починили. Увеличивать вынос шасси вперед было уже поздно, да и на остальных пяти машинах капотирования не было, хотя они с разными летчиками налетали каждая более тридцати часов. Перед соревнованиями уже никто не сомневался в очередном успехе Мессершмитта.



Для транспортировки крылья М-29 складывались.

Первый гром грянул 8 августа: во время тренировочного полета произошла катастрофа с одним из подготовленных к соревнованиям самолетов. Он неожиданно упал с высоты 600 метров и убил своего пилота. А на следующий день – катастрофа другого М-29: что-то случилось на высоте, пилот выпрыгнул с парашютом и остался жив, а механик погиб в кабине. По заключению специального комитета, расследовавшего эти катастрофы, их причиной явилась недостаточно жесткая конструкция изобретенного Мессершмиттом цельноповоротного горизонтального оперения, вибрации которого и приводили к его разрушению в полете и потере управляемости самолетом.

Все остальные машины М-29 Мессершмитта с соревнований тогда были сняты. Об этом Вилли в докладе академикам вспоминать не стал, но разработка этого самолета действительно

многому его научила. Цельноповоротное горизонтальное оперение он больше никогда не будет применять на своих дозвуковых самолетах.

В контракте с Министерством транспорта на поставку шести М-29 их стоимость сразу была оговорена, и Мессершмитт получил всю сумму полностью.

Дальше в своем докладе в академии он уже в 1937 году сравнивал скорость самолетов со скоростью звука:

«…Сегодня самый быстрый самолет летает со скоростью 0,6 скорости звука…»

Сейчас он убеждал слушающих его академиков и всех остальных, кому будет доступен этот его секретный доклад, что знает, как сделать самолет, летающий со скоростью звука, и даже сверхзвуковой:

«…Прогресс авиации в ближайшем будущем не может быть достигнут без освоения предельно больших высот полета и реактивной тяги. Пилотируемый самолет со скоростью, приближающейся или превосходящей звуковую, – мечта авиационного конструктора. У меня мало надежды, что мы увидим полет со скоростью, превышающей звуковую, хотя это обязательно однажды произойдет. Каждые 10 % прибавки в диапазоне скорости звука связаны с громадными трудностями, поэтому, возможно, не рентабельны большие затраты на это. Но мы должны помнить, что сейчас речь идет о небольшой прибавке скорости, благодаря которой мы должны победить нашего врага».

Авиационные академики проголосовали за кандидатуру Мессершмитта почти единогласно. Вероятнее всего, против был Хейнкель. Через полтора года они изберут Вилли Мессершмитта вице-президентом своей академии.

Вилли был счастлив. Все эти академические торжества и поздравления даже растрогали его. Он чувствовал свою избранность, физически ощущал, что обладает высочайшим даром создавать уникальное новое оружие, чтобы поразить всех врагов его Германии.

Его Лилли была рядом и полностью разделяла его чувства.

Лилли

Баронесса Лилли фон Мишель-Раулино жила в городе его юности Бамберге. Она была одной из дочерей богатой семьи Мишель-Раулино, нажившей капиталы на газетах и табаке. Как только юный Вилли стал запускать в Бамберге свои летающие модели, горожане проявили к стройному красивому соседу нескрываемый интерес. Среди них была и Лилли. Ее увлечение

летательными аппаратами и красавчиком Вилли росло день ото дня. Она приносила ему вырезки из газет и журналов о новых полетах с фотографиями разных самолетов.

В Бамберге многие знали юного авиамоделиста Вилли.

Когда он начал с Хартом строить планеры и подлетывать на них, стала самой преданной поклонницей смелого юноши и планерного спорта. То, что она была на шесть лет старше, не мешало их дружбе. Но неожиданно в 1918 году она выходит замуж за Отто Стромейера, из семьи предпринимателей города Констанцы. Для Вилли это был шок, и их дружба на какое-то время прерывается. Вскоре он был зачислен студентом Высшей технической школы в Мюнхене и уехал из родного города. Когда они снова встретились, она уже родила троих сыновей, но проявила живой интерес ко всем перепетиям его конструкторской карьеры. Она по-прежнему была хороша, эта миниатюрная изящная женщина, озорная и рассудительная, с безукоризненной логикой мышления. Южногерманский наивный юмор, так своеобразно сочетавшийся в ней с повседневной практической смышленостью, всегда привлекал Вилли. Но ее неподдельное желание детально обсуждать его проблемы и ее советы, в которых всегда было рациональное зерно, восхищали его и поднимали Лилли в его глазах на небывалую высоту. Между ними сохранялась большая, необычайная близость.

Вот и тогда, в 1928-м, когда в феврале выкатили первый летный экземпляр его большого одномоторного М-20, рассчитанного на десять пассажиров и двух пилотов, Вилли

пригласил облетать его своего давнего друга, опытного профессионального летчика-испытателя Ганса Хакмака. Ганс летал еще на его планерах, а в 1923-м на планере S-14 установил рекорд высоты. Большую птицу с невиданным размахом высоко расположенного крыла и огромным двухлопастным деревянным пропеллером на мощном моторе провожали в первый полет всем коллективом завода. Ганс смотрел сверху из кабины и улыбался. Все шло хорошо. Он красиво взлетел, развернулся и решил на скорости пройти над полем, где все, задрав головы, следили за полетом их детища. Мотор продолжал реветь, их красавец набрал скорость…

Но что это? От левого крыла вдруг отлетел и, медленно извиваясь, стал падать на землю большой кусок ткани, которой обшивалась хвостовая часть крыла. Было видно, что самолет задрожал и накренился влево. Летчик резко отклонил элероны, и машина послушно выправила крен. Но потом он опять появился, и от удалявшегося самолета отделился темный предмет. Возле самой земли над ним раскрылся белый купол парашюта. Но погасить скорость падения летчика он не успел. Удар о землю для Ганса был смертельным. А самолет через несколько километров с левым креном упал на поле и практически полностью разрушился.

Для Вилли Мессершмитта это была непоправимая трагедия. Только теперь выяснилось, что Ганс перед этим злополучным полетом испытывал самолет Хейнкеля, который загорелся в воздухе. Гансу удалось посадить машину, но пережитый стресс повлиял теперь на его решение покинуть плохо управляемый М-20. Опытные пилоты в один голос уверяли Мессершмитта, что если бы Ганс не бросил машину, то с отклоненными элеронами он мог бы ее спокойно посадить.

«Люфтганза» тогда сразу аннулировала контракт на постройку двух М-20, да еще и потребовала вернуть задаток. Отчаяние охватило Вилли. И кто его тогда спас? Это была она, Лилли. Когда он поведал ей о своем несчастье, именно она, подумав, предложила ему немедленно строить второй летный М-20 на свои деньги и доказать всем потенциальным покупателям, что этот самолет может принести им прибыль. Ее семья была одной из самых богатых в Бамберге. У нее были обширные связи в финансовых кругах, и найти кредитора на требуемую ему сумму ей не составило большого труда.

Как она сказала, так тогда и вышло. Второй летный экземпляр взлетел через пять месяцев и продемонстрировал прекрасные характеристики. «Люфтганза» потом, после кризиса, купила его, восстановила заказ еще на два М-20, потом заказала

еще десять. Пресса назвала М-20 наиболее современным немецким самолетом. И действительно, он будет летать в «Люфтганзе» в течение последующих пятнадцати лет.

Тогда же, летом 1928-го, Лилли совершила самый решительный поступок в своей жизни. Она обеспечила ведущую позицию Вилли на заводе и навсегда связала свою судьбу с его работой. На Баварском авиазаводе Мессершмитт хоть и был главным конструктором и техническим руководителем, но работал за зарплату, которую ему платили хозяева завода. А владели акциями завода правительство Баварии и Министерство транспорта в Берлине.

Когда социал-демократы в Рейхстаге устроили скандал, что государственные структуры владеют предприятием, которое может выпускать боевые самолеты, было решено продать все акции, но одним пакетом в одни руки и за полную стоимость. Мессершмитт осознал, какая серьезная опасность нависла над ним. Завод в Аугсбурге хотели купить компании «Хейнкель» и «Альбатрос». Если это произойдет, то он потеряет свою независимость, будет работать на «Хейнкеля» или на «Альбатрос», и о своих самолетах можно будет забыть.

Что же делать? Он не находил себе места, в раскалывающейся голове крутились какие-то варианты спасения, но ничего реального. Когда он рассказал о ситуации Лилли, она спросила, сколько хотят хозяева завода за весь пакет акций. Они хотели 400 тыс. рейхсмарок.

Вилли и сейчас помнит, как она тогда очаровательно улыбнулась и задумчиво сказала: «Хорошо, мой друг, я поговорю с мужем». Эту огромную сумму денег она собрала. Уговорила Отто купить авиационный завод BFW, где Вилли Мессершмитт создает такие замечательные самолеты и благодаря которым завод будет приносить большую прибыль. Часть нужной суммы пришлось взять у их родственников.

Невозможно забыть, как Вилли был безмерно благодарен ей за это. Она создала ему идеальные условия для творчества и большого успеха. Теперь он мог целиком посвятить себя только любимому делу – конструированию самых совершенных самолетов в мире.

В новом совете директоров теперь председательствовал Отто Стромейер, их семье принадлежала большая часть акций Баварского авиазавода на сумму 330 тыс. рейхсмарок. Меньшая, на сумму 70 тыс., досталась Мессершмитту в счет активов его компании, вложенных теперь в завод. Три члена совета из Мюнхена: профессор, юрист и государственный советник. Исполнительными директорами стали Хилле и Мессершмитт.

Отто Стромейер был существенно старше Вилли и имел опыт руководства предприятиями, приносящими прибыль. Он был невысокого роста, с правильными чертами лица, но несколько удлиненным носом, высоким лбом с залысинами и гладко зачесанными назад набриалиненными короткими волосами. Он любил костюмы в клетку. Когда выслушивал длинные объяснения о возникших проблемах, то складывал руки за спиной и прищуривал глаза, стараясь понять их суть.

После десяти лет брак Лилли и Отто дал трещину и распался. А тут экономический кризис, процесс банкротства BFW, потеря инвестиций и уход Отто Стромейера с завода в Аугсбурге. Теперь у Лилли остались трое мальчишек и он, Вилли. Дети жили в Бамберге в родовом доме ее родителей. Как и дом Мессершмиттов, это было очень солидное трехэтажное строение под черепичной крышей с большим участком земли, на котором росли ели, березы и кустарник. Мальчишкам было где порезвиться. Дом стоял буквой «Г» на углу двух тихих улиц, и главный вход в виде массивной трехстворчатой двери под арочным сводом находился в углу дома во дворе. Стена дома над дверью всегда была покрыта зеленым вьюном, который разрастался почти до крыши между окнами второго этажа с крестообразными рамами.

Миниатюрная хрупкая Лилли Стромейер теперь почувствовала себя хозяйкой завода, ответственной не только за коммерческий успех самолетов Вилли Мессершмитта, но и за их мировое признание как самых совершенных. Теперь она не пропускала ни одного важного события на заводе. Внимательный взгляд ее выразительных глаз из-под стекол очков в модной оправе всегда находил главное и важное. Простая гладкая прическа ее прямых, не совсем коротко постриженных темных волос, на улице всегда дополнялась модной шляпкой. Ее стройная фигурка в элегантном деловом костюме – однобортный пиджак и чуть расклешенная юбка, только прикрывающая колени, – непременно создавала у работников завода и высоких гостей очень эффектный образ бизнес-леди. Природная одаренность быстро соображать и многолетнее увлечение авиацией делали ее советы Вилли актуальными и полезными. Они чаще встречались. Она видела его в рабочей обстановке и все больше восхищалась им.

Теперь он имел возможность отблагодарить ее не только своим вниманием, но и деньгами. Когда в апреле 1937 года на совете директоров делили прибыль за проданные лицензии, Вилли настоял, чтобы за счет его доли фрау Стромейер, которая владела к тому времени 30 % акций, выплатили 1 млн марок, т. е.

40 % от прибыли, а не 30 %, как ей полагалось. Его племянники называли ее просто – тетя Лилли.

Лилли фон Мишель-Раулино.

Да, в самое критическое для его карьеры время именно она, Лилли, обеспечила его теперешний успех. Но разве он может об этом писать и говорить в своих публичных выступлениях? Конечно, нет.

Они будут вместе до конца. И она разделит с ним все перепетии его необычной, счастливой и трагичной жизни. Она станет фрау Мессершмитт только через семь лет после войны, когда ей уже будет шестьдесят один, а ему пятьдесят четыре. Худенькая элегантная старушка будет сопровождать своего обожаемого супруга на официальных встречах и в заграничных командировках. Двадцать один год проживут они в официальном браке. Ее мужа снова начнут прославлять и награждать памятными золотыми медалями и почетными должностями, и ее умиротворенная душа покинет тело в Рождество 1973 года. Он последует за ней через пять лет, и они теперь навсегда вместе в фамильном склепе семьи Мишель-Раулино на кладбище Бамберга.

Тео Кронейс

Успех, об истоках которого Вилли Мессершмитта постоянно просили рассказывать пропагандисты Гебельса, в огромной степени был связан еще с одним человеком, имя которого Теодор Кронейс. Судьба связала их на долгие восемнадцать лет. Их партнерство, дружба, взаимное доверие и уважение оборвала безвременная смерть Теодора в 1942-м от сердечного приступа. Ему было только сорок восемь, и все всегда звали его просто Тео.

Их сотрудничество началось осенью 1924 года, это была рутинно-деловая встреча. До этого они мельком виделись на авиационных соревнованиях. Военный летчик и герой Первой мировой, имевший на своем счету пять боевых побед, а ныне владелец летной школы, хочет заказать у молодого авиаконструктора легкий самолет. Сейчас они сидят за уютным столиком в семейном ресторане на первом этаже большого дома виноторговцев Мессершмиттов в Бамберге. К ним подсаживается знакомый Мессершмитту господин, и из их разговора Кронейс узнает, что молодой авиаконструктор задолжал этому господину значительную сумму и тот требует, чтобы в счет долга Мессершмитт продал ему свои патенты по смехотворно низкой цене. Улучив момент, когда ростовщик на минутку вышел из зала, Кронейс спросил у Вилли, сколько он должен, и тут же выписал чек на всю сумму долга – 4500 рейхсмарок.

Выпускник Высшей технической школы в Мюнхене.

После ухода ростовщика с чеком и без надежды заполучить патенты, Кронейс заговорил о причине своего приезда в Бамберг:

– Господин Мессершмитт, мне рекомендовали вас как очень талантливого конструктора мотопланеров, и последний из них – двухместный. А сейчас вы разрабатываете простой и дешевый двухместный самолет, который мне как раз очень нужен в качестве учебно-тренировочного, – начал Кронейс, когда они уселись за столик в уютном ресторане в Бамберге. – Моя школа расположена на окраине Нюрнберга, на аэродроме Фюртц. У меня

там два биплана, и с ними много мороки. Ваш моноплан намного проще, и мне бы хотелось оформить заказ.

Когда он говорил, Вилли внимательно изучал этого рослого и атлетически сложенного аса прошедшей войны.

«Он, наверное, мог бы с успехом выступать как борец или силач в цирке», – подумал Вилли, глядя на большую бритую голову нового заказчика, и произнес: – Но каковы ваши требования к этому самолету?

– Мои требования только в том, чтобы он безотказно и устойчиво летал.

Вили, конечно, принял заказ, ему очень нужны были деньги.

Только год, как он защитил дипломный проект (конструкцию своего последнего планера) в Высшей технической школе в Мюнхене и стал дипломированным инженером. Это высоко ценимое в Германии звание на протяжении всей его долгой жизни будет отражаться на официальных документах коротким, но всеми узнаваемым добавлением перед его именем и фамилией – Dipl.Ing.

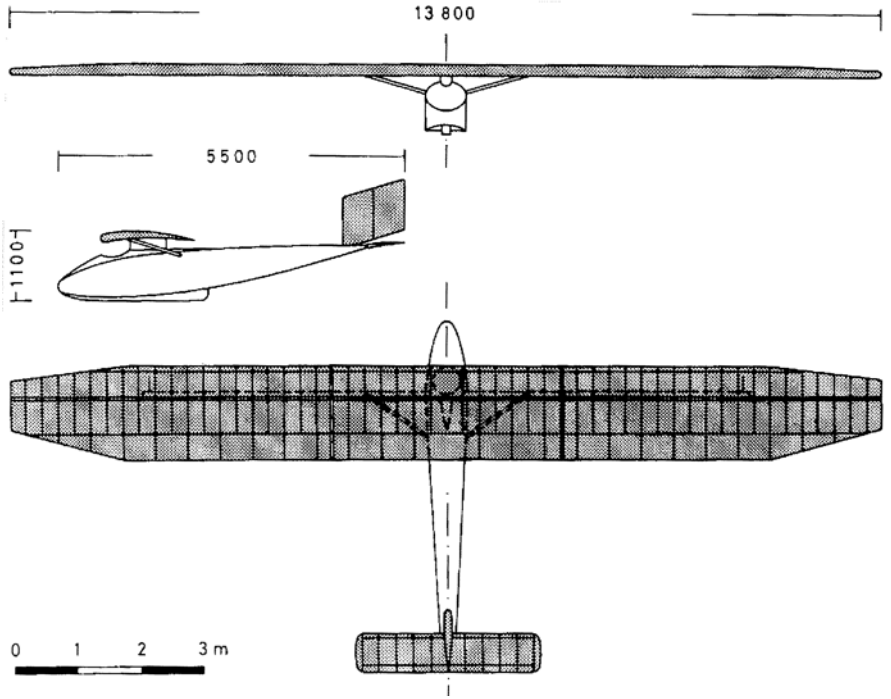
Незадолго до этого знаменательного события Вилли при помощи старшего брата Фердинанда зарегестрировал собственную компанию по конструированию и постройке планеров и самолетов Flugzeugbau Messerschmitt, Bamberg. Фердинанд оказывал ему финансовую поддержку и потом.

Дом Мессершмиттов в Бамберге.

В сарае родительского дома № 41 на Ланге штрассе Вилли организовал мастерскую, в которой небольшая группа его помощников реализовывала задуманные им проекты его

последнего планера S-14 и мотопланера S-15.

Если планер S-14 на соревнованиях в Рене в конце лета 1923 года был признан победителем и продемонстрировал выдающиеся способности молодого конструктора, то судьба последующих трех планеров с мотором S-15, S-16а и S-16в, заказанных одной из летных школ, оказалась не столь блестящей.



Последний планер Мессершмитта S-14.

Первая же скоростная рулежка S-15 весной 1924-го при попытке поднять хвост окончилась аварией – машина перевернулась на спину. Пилота отправили в госпиталь, а маленький самолетик – в ремонт и доработку. Оказалось, что Вилли не учел на своем первом летательном аппарате с воздушным винтом влияние его обдува на повышение эффективности стабилизатора с рулем высоты.

Первый мотопланер S-15.

Вилли тогда быстро нашел правильное решение и в короткий срок доработал и отремонтировал S-15. Новый двухцилиндровый двигатель уже развивал мощность более двадцати л.с. В конце мая другой пилот Первой мировой войны, капитан Сиволд, начал летные испытания доработанного мотопланера. И полный успех. Самолетик с большим расположенным наверху крылом летал прекрасно. При этом его фюзеляж на стоянке настолько был прижат к земле, что крыло находилось на уровне груди стоящего человека. Через месяц он прославлял своего конструктора на аэродроме недалеко от Бамберга перед большой толпой любителей авиации. Залетал на высоту 600 м и находился в воздухе 43 минуты. После мягкой посадки возле места старта восторженная толпа окружила пилота и конструктора: задавали вопросы, выражали восхищение. После этого полета заказчик согласился принять машину. Он же еще три месяца тому назад заказал две другие для участия в предстоящих планерных соревнованиях в Рене, где теперь состязались и мотопланеры.

Одноместный S-16a был почти таким же, как S-15, но Мессершмитт навсегда отказался управлять по крену деформацией концов крыла, как это делали братья Райт. Начиная с S-16a, он стал использовать элероны. Цилиндры оппозитного двигателя с выхлопными патрубками так же, как и на S-15, выступали за боковые обводы носовой части фюзеляжа ниже оси вращения воздушного винта. Двухместный S-16в имел крыло большего размаха и увеличенной площади. Двигатель был мощнее. Переднюю кабину занимал пилот. Для постройки этих машин Вилли арендует в Бамберге часть двухэтажного здания пивного заводика Муррмана и впервые принимает на работу оплачиваемых специалистов. Оба S-16 удалось собрать к началу ежегодных планерных соревнований в Рене, но облетать их уже не было времени.

Капитан Сиволд, которому теперь доверял испытания Мессершмитт, взлетел на одноместном S-16a сразу после начала соревнований. Его мощная фигура с трудом умещалась в тесной кабине. Он уже набрал приличную высоту – около 50 метров, когда раздался треск и завывание двигателя. Потом сразу наступила мертвая тишина, только легкое посвистывание воздушного потока. Тут Сиволд с ужасом обнаружил зияющую дыру сверху носовой части фюзеляжа, где до этого на своем валу крутился пропеллер. Он оторвался и улетел вместе с валом. Теперь Сиволд летел на «чистом» планере. Впереди был лес, и он развернулся назад к летному полю. Но высота быстро таяла, а до поля было еще далеко. Машина с треском прошлась по верхушкам елей и застряла между двух самых больших на высоте пяти

метров.

Когда к месту аварии подбежали люди, пилота нигде не было. Только к вечеру его обнаружили невредимым и совершенно пьяным в таверне соседней деревни, где он праздновал свой второй день рождения.

Полет двухместного S-16в с пассажиром на заданную дальность для Сиволда также оказался неудачным из-за ненадежной конструкции привода винта от мотора. На всех трех мотопланерах Мессершмитта вал воздушного винта раполагался над мотором и вращался с помощью цепной передачи. Сиволд летел на приличной высоте, когда цепь оборвалась. Впереди оказалось большое поле, и он на него спланировал. Вдвоем с пассажиром, механиком Шварцем, он поставил запасную цепь, и Сиволд опять взлетел и полетел по маршруту. Но вскоре снова пришлось садиться – зачихал мотор. Они долго провозились, пока не нашли воду в карбюраторе. Но взлетать с такого маленького поля было опасно, и Сиволд решил не рисковать. Машину с соревнований сняли. Он тогда получил только утешительный приз за полет с пассажиром и красочную фуражку участника соревнований 1924 года. А все призы в классе мотопланеров получил «Колибри» Эрнста Удета.

Такого провала Вилли не ожидал. Ведь прошлогодние соревнования в Рене закончились полным его триумфом с планером S-14 – главный приз за высоту полета, второе место и приз за дальность, специальный приз Альберта Бема, почетная медаль Немецкого Союза авиации. А в этом году, как только он связался с этими капризными и непредсказуемыми моторами, начались все неприятности. Но не возвращаться же снова к планерам. Во всем мире уже давно летают на моторах. И будущее авиации только с моторами. Придется осваивать эту самую сложную часть самолета – его сердце. Он изрядно преуспел в аэродинамике и прочности конструкции. Умеет создавать хорошо летающие, послушные в управлении и легкие планеры. Но теперь он должен спокойно проанализировать свои неудачи с последними двумя мотопланерами и стать самым высоким специалистом по авиационным моторам и воздушным винтам.

Мессершмитт никогда больше не будет использовать сложный цепной привод воздушного винта. Он будет крепить пропеллер прямо на вал мотора. И навсегда распрощается с планерами и мотопланерами.

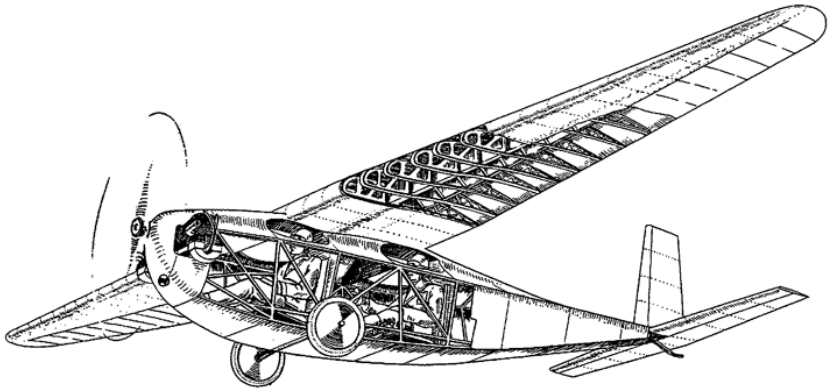
И вот теперь, когда появился этот богатый здоровяк с бритой головой, Теодор Кронейс, который не только заказывает двухместный самолет и сообщает о своем восхищении его

конструкциями и талантом, но и сразу дает большой задаток, Мессершмитт увидел свет в конце туннеля.

Теодор Кронейс был всего на четыре года старше, но показался молодому Вилли человеком с очень большим жизненным опытом. Бывалый пилот, обер-лейтенант, воевавший на Турецком фронте, награжденный Железным крестом и признанный асом за воздушные победы. В январе и феврале 1916 года он сбил два английских «Фармана» и один «Вуазен». В январе и мае 1918-го – два «Сопвича». Теперь он производил впечатление респектабельного человека и надежного партнера в бизнесе. Эти тридцатилетние парни, воевавшие в воздухе и проигравшие Первую мировую, теперь взялись снова создавать авиацию Германии. Начали с аэроклубов и частных авиашкол. Потом занялись воздушными перевозками, организуя частные авиакомпании. Вот и Кронейс пошел по этому пути, организовал свою школу для обучения новичков и тренировок умелых пилотов. Он мечтал, что его воспитанники станут костяком его будущей авиакомпании. Ему был нужен простой в управлении и дешевый современный двухместный учебно-тренировочный самолет. В облике летавшего в Рене двухместного мотопланера Мессершмитта с одним высокорасположенным крылом большого удлинения он увидел идеальное решение. Тео использовал все свое красноречие, чтобы вселить в удрученного Вилли уверенность в успехе задуманного самолета.

Когда Вилли стоял у чертежной доски, его решения были смелыми и даже дерзкими. Ради аэродинамического качества он отказался от фонарей кабин пилота и курсанта, лишив их обзора вперед. Усадил их полностью внутри фюзеляжа, обеспечив каждого двумя большими полукруглыми вырезами обшивки по бокам его верхней части. Через эти открытые вырезы экипаж залезал, вылезал и должен был аварийно покидать самолет в критических ситуациях. Они позволяли пилоту, находящемуся сзади, и курсанту видеть только вбок. Маститый пилот, Тео Кронейс, подбадривал конструктора и считал такой обзор нормальным, хотя многие его мнение не разделяли.

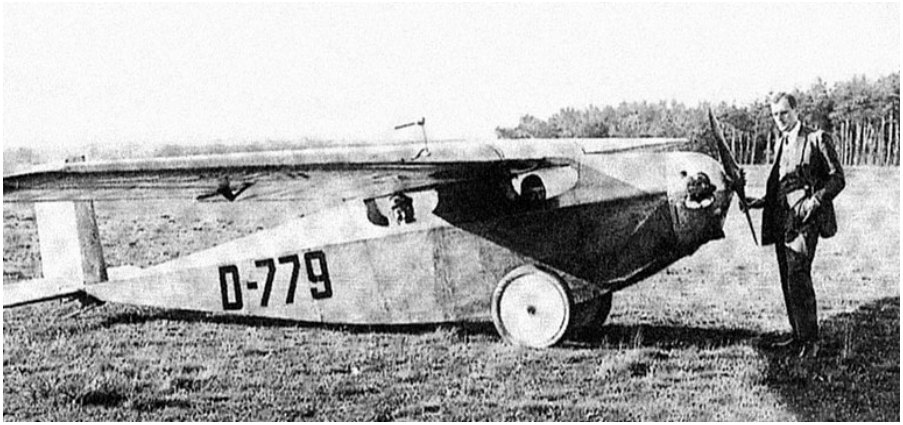
Для нового самолета буква «S» в индексации проектов, происходящая от слова Segelflugzeug (планер), уже не годилась. Вилли решает, что теперь индекс его самолетов будет начинаться с буквы его фамилии – «M». И так оно и будет до 1934 года, когда Министерство авиации введет для всех самолетов новую систему нумерации.



Первый самолет Мессершмитта М-17 без фонаря кабины.

Если на последнем планере и на мотопланерах крыло крепилось к вертикальному пилону и двум подкосам, то теперь оно опустилось на верхнюю часть фюзеляжа. Крыло, как и раньше, было большого удлинения, и в нем он использовал свой двояковыпуклый профиль с отогнутой вниз задней кромкой. Оно состояло из прямоугольного центроплана и двух трапецевидных консолей с круглыми законцовками. Один коробчатый лонжерон делил крыло на переднюю и заднюю части. Передняя обшивалась фанерой, образуя жесткий замкнутый контур, работающий как на изгиб, так и на кручение. Задняя часть крыла обшивалась тканью, пропитанной лаком. Трапецевидное горизонтальное оперение было тоже большого удлинения, 2/3 площади которого приходилось на руль высоты.

Двигатель мощностью около 30 л.с. и небольшой топливный бак располагались в носу фюзеляжа, а двухлопастной пропеллер крепился непосредственно на вал двигателя. Простейшая конструкция шасси, разработанная еще на первом мотопланере, давала минимальное сопротивление. В нижней части фюзеляжа, чуть впереди центра тяжести, на резиновых втулках крепилась ось, а на ее концах – колеса.



Вилли Мессершмитт держится за винт М-17, а Тео Кронейс выглядывает из задней кабины инструктора.

В этом первом самолете Вилли уже реализовал одну из своих заповедей конструктора – делать все просто для легкой эксплуатации. Консоли крыла крепились к центроплану, а он к фюзеляжу всего на четырех болтах.

Впервые авиаконструктору удалось создать самолет, вес конструкции которого меньше веса полезной нагрузки. Деревянная авиетка Мессершмитта весила всего 180 кг, а поднимала 190.

В авиационных состязаниях 1925 года малыш М-17 снова поднял своего конструктора в глазах соперников. Первые призы за скорость и высоту полета получил Сиволд, второй приз за полет по маршруту в соревнованиях в Бамберге 2–4 мая привез Тео Кронейс.

М-17 не только поднял престиж Мессершмитта, но и чуть не угробил его. Через две недели после своей победы Сиволд летал на М17 вместе с Вилли в передней кабине. При заходе на посадку на летное поле Бамберга он зацепил высоковольтные провода и рухнул на землю. Обоих увезли в госпиталь, но их жизни ничто не угрожало.

В международных авиационных соревнованиях в Мюнхене 12–14 сентября первые призы за скорость и высоту на М-17 добыл брат Тео Кронейса – Карл.

А через год – сенсационный беспосадочный перелет из Бамберга в Рим через центральные вершины Альп седьмого построенного М-17 и купленного для пилота Эберхарда фон Конта. Вместе с известным авиационным журналистом Вернером фон Лангсдорфом они решили продемонстрировать всему миру свой героизм и надежность маленького самолета Мессершмитта.

Полет продолжался более 14 часов и завершился мягкой посадкой в аэропорту Рима. Теперь даже столпы авиапромышленности признали Мессершмитта. Хьюго Юнкерс тогда писал: «Лететь через Альпы на высоте 4500 метров в двухместном Мессершмитте с мотором в 29 л.с. – это фантастическое достижение, с которым я сердечно поздравляю». Германский институт авиационных исследований (DVL) описывал М-17 как лучшую конструкцию самолета, начиная с 1917 года.

Тео Кронейс был в восторге, что поверил в Мессершмитта и связал с ним свой бизнес. Из семи тогда построенных М-17 ему, правда, достанется только шестой, но на нем каждый день летали в его авиашколе и обучали летному мастерству курсантов.

Осенью 1925-го, когда отшумели сентябрьские победы его М-17 в Мюнхене, Вилли не сидел без дела – надо было решить, каким будет его следующий проект. Они часто встречались с Тео за столиком в уютном ресторане в Бамберге и уже давно начали обсуждать облик следующего самолета Мессершмитта. Кронейс был почти уверен, что новый самолет будет спроектирован специально для него и так, чтобы он мог принести максимальную прибыль его авиакомпании. Тео дружески делился с Вилли сокровенным:

– Послушай, Вилли, в наше тяжелое время воздушные перевозки пассажиров на дальние расстояния и между странами могут обеспечить только авиакомпании, которые содержатся государством. Частной авиакомпании там не выжить. Мой удел – перевозить пассажиров на короткие расстояния внутри Южной и Центральной Германии, подвозить их из местных маленьких аэропортов в крупные, где они могут пересаживаться на большие самолеты и продолжать свой путь. Но таких пассажиров будет немного. И для начала мне нужен самый простой и дешевый четырехместный самолет, стоимостью не выше 25 тыс. рейхсмарок.

– И что, одного мотора хватит? – с опаской спросил Вилли. – А если он откажет?

– Но «Юнкерс» же летает на одном моторе.

Тогда же, осенью 1925-го, Вилли сразу принялся чертить одновременно и общий вид, и компоновку своего первого пассажирского самолета. Естественно, он будет одномоторным – семицилиндровая звезда воздушного охлаждения Сименс-Халске с 80 лошадиными силами вполне достаточна. Он был в плену успеха своего предыдущего маленького двухместного М-17, и невольно на чистом листе ватмана начали появляться те же обводы. Ведь теперь ему было нужно только разместить четыре человека (пилота и трех пассажиров) вместо двух, а все другие

требования прежние. Он решает, что сидеть пассажиры будут, как в купе поезда – на диване и кресле друг против друга. Входить и выходить через боковую дверь справа. Четыре больших прямоугольных окна с прозрачным пластиком, одно из которых в двери, обеспечат пассажирам комфорт и обзор пролетаемой местности. На компоновке пассажирское купе точно в центре тяжести не располагалось – не хотелось удлинять фюзеляж, – и он сдвинул его немного назад. Пилот, как и прежде, сидел в открытой кабине за двигателем под носком крыла, вперед ничего не видел и только через полукруглые боковые вырезы в обшивке фюзеляжа мог смотреть немного вбок.

Вилли помнил конструкторские решения конкурентов. Еще летом 1919-го взлетел первый опытный пассажирский одномоторный самолет Хьюго Юнкерса с одним мотором мощностью, вдвое большей, чем у него сейчас, перевозивший четырех пассажиров, будущий F-13. Только в этом году их построено 68. Они теперь летают в разных странах и за океаном. У «Юнкерса» четырех пассажиров везут два пилота, сидящие рядом в кабине с большим выступающим фонарем и прекрасным обзором вперед. Низко расположенное толстое крыло с баком для бензина внутри. Пассажирское купе с тремя квадратными окнами с каждой стороны и дверью слева. И взлетный вес у «Юнкерса» в полтора раза больший, чем получается у него. Конечно, Тео Кронейс может купить для своей компании и F-13, но он очень дорогой. А Тео умеет считать эксплуатационные расходы, и ему надо выжить.

Русский конструкторр Туполев тоже разработал маленький пассажирский – АНТ-2. Опытный взлетел год тому назад с мотором в 100 л.с. и удивительно похож на тот, что вырисовывается на чертежной доске Вилли. Такой же пузатый фюзеляж с колесами шасси, прижатыми к его нижней части. Но Туполев не решился на такую узкую колею, как он. Концы длинной оси ему пришлось подкреплять вертикальными и горизонтальными подкосами. А это лишний вес и дополнительное воздушное сопротивление. Один пилот в открытой кабине с передним прозрачным козырьком сидел наверху перед крылом, мог смотреть вперед и вез двух пассажиров в купе. Но оценить этот русский проект невозможно – построена всего одна опытная машина. Вилли убежден, что его проект легче и дешевле.

О материале конструкционных элементов нового самолета, обозначенного М-18, вопрос не стоял: все, как на легком М-17, – дерево. Последние годы он строил только деревянные конструкции, достиг в этом наивысшего совершенства, накопил

бесценный опыт. Коллектив его производственников состоял в основном из столяров и краснодеревщиков. Когда чертежи основных деревянных агрегатов были готовы, к нему с визитом пожаловал Тео Кронейс. Он приехал, чтобы отговорить Вилли делать фюзеляж деревянным. Как заказчик самолета и будущий глава компании-перевозчика, он отвечал за безопасность пассажиров.

– Ты представляешь, Вилли, что будет с деревянным каркасом фюзеляжа в случае падения самолета с пассажирами? – начал Тео, когда они сели в кресла друг против друга за небольшим журнальным столиком в тесном кабинете Мессершмитта, где кроме письменного стола стоял еще и кульман с приколотым кнопками большим листом ватмана. – Твои сосновые стойки после удара о землю разлетятся на острые, как ножи, щепки, которые убьют и ранят пассажиров.

Вилли молча слушал, откинувшись на спинку кресла. Монолог Тео продолжался несколько минут. Красочно обрисовав все экономические, политические и моральные последствия катастрофы пассажирского самолета с деревянным фюзеляжем, Тео даже решился на свой вариант конструкции:

– А что, если использовать для каркаса фюзеляжа сварную ферму из стальных труб? – предложил он, слегка наклонив вниз свою массивную круглую и загорелую голову с немного оттопыренными ушами.

Теперь настала очередь Вилли. Он эмоционально говорил о накопленном опыте, налаженном производстве и весе конструкции из дерева. В конце он тихо добавил, что совсем не имеет необходимого опыта в сварных конструкциях. Они проговорили полтора часа, взвесили все «за» и «против».

Вилли понимал всю глубину правоты Тео. От дерева надо было отказываться. Но что взамен – сварная стальная ферма? Когда-то с Хартом они ее применяли на первых планерах, но по сварным швам образовывались трещины, и они сильно ржавели. Не лежала его душа снова окунуться в это болото проблем. Но было еще одно новое направление в конструировании самолетов – его усиленно продвигал Юнкерс: создавать несущую конструкцию из листов высокопрочного алюминиевого сплава «дюраля», подкрепленных продольными и поперечными уголками из того же сплава и скрепленных заклепками. Многие конструкторы самолетов уже успешно осваивали этот легкий металл. Теперь пора и ему.

Когда Вилли подробно изложил свой план, как можно сделать фюзеляж металлическим, используя дюралевые листы нужной толщины в виде обшивки на заклепках, Тео обрадовался

и предложил оплатить задаток сразу за две первые машины. Они решили, что фюзеляжи у них будут дюралевые, а крылья и оперение – деревянные.

Переделка фюзеляжа заняла несколько дней. Вилли обложился литературой, справочниками и даже газетными сообщениями о применении дюраля в самолето-и судостроении. По мере разработки основных узлов, выполнения прочностных расчетов он открывал для себя все новые и новые преимущества и возможности дюралевых конструкций. Но была и масса вопросов и неизвестных количественных значений характеристик прочности. Он тут же наметил обширную программу испытаний элементов конструкции до разрушения. Когда общая картина стала ясной и расчеты подтвердили возможность уложиться в приемлемый диапазон веса конструкции фюзеляжа, Мессершмитт сообщил Кронейсу, что у М-18 будут дюралевыми не только фюзеляж, но и крылья и оперение. Началась кропотливая работа по освоению нового метода конструирования и создания новых технологий производства. Собирали сразу две заказанные Кронейсом машины.

А дела Теодора Кронейса шли в гору. Хлопоты по организации собственной авиакомпании местных воздушных перевозок дали первые весомые результаты. Помогали друзья – бывшие пилоты Первой мировой Герман Геринг, Рудольф Гесс, Эрхард Мильх, Эрнст Удет. Все они, как и он сам, были нацистами.

Тео Кронейс уже давно увлекся политикой. Как и большинству военных, ему были близки консервативные взгляды. Коммунистов и социал-демократов они считали вредными прожектерами, недостойными руководить германским народом. Он становится членом партии Гитлера и записывается в один из отрядов штурмовиков. Воздушный ас и герой проигранной войны, здоровяк Кронейс пользуется авторитетом у Рема и быстро меняет нашивки и петлицы на своей униформе, которую надевает только по случаю официальных раутов. Свое пребывание в системе штурмовых отрядов он рассматривает как полезное хобби, своего рода дань общественному долгу, гражданскую обязанность участия в строительстве новой Германии. Теперь его звание бригадного лидера СА соответствовало рангу полковника.

Но истинной страстью и абсолютным призванием Тео Кронейса был полет за штурвалом самолета. Уже более десяти лет, оставаясь один на один с бескрайним небом далеко от земли, он ощущает себя настоящим мужчиной и хозяином жизни. Теперь, часто летая на маленьком учебно-тренировочном М-17 Мессершмитта, он каждый раз наслаждается его послушностью. И

ему теперь совсем не мешает отсутствие обзора вперед. Для взлета с травяного поля и захода на посадку вполне достаточно смотреть немного вбок.

25 марта 1926 года мечта Теодора Кронейса сбылась – он регистрирует собственную авиакомпанию «Северные баварские авиалинии» в Бамберге, становится ее исполнительным директором и оплачивает техобслуживание его самолетов во всех необходимых ему местных аэропортах.

После этого события именно Тео начал убеждать Вилли Мессершмитта в необходимости и перспективности преобразовать его самолетостроительную компанию в акционерное общество с ограниченной ответственностью. Это придаст ей вес в бизнесе и облегчит продажу самолетов. Но для этого надо было внести уставной капитал, как минимум 10 тыс. рейхсмарок. А такой суммы у Вилли тогда не было. И именно Тео Кронейс, как настоящий друг, выручил его и дал недостающую сумму. Через месяц вместо компании Flugzeugbau Messerschmitt Bamberg появилась Messerschmitt Flugzeugbau GmbH Bamberg.

Но за три месяца до того, как Тео Кронейс основал свою компанию местных воздушных перевозок, правительство Германии образовало самую большую в стране государственную авиакомпанию Deutsche Luft Hansa (DLH) с директором Эрхардом Мильхом. Через несколько лет Гитлер будет летать самолетами этой авиакомпании на свои предвыборные митинги, познакомится с услужливым Мильхом и оценит его организаторские способности.

Первая пассажирская машина М-18 была в основном собрана, и Вилли должен был решить, кому доверить ее летные испытания. Тео очень хотел испытать ее сам.

– Я полностью освоил М-17, а он почти такой же, только меньше. И потом, я почти ее хозяин – уже уплатил задаток! И мне предстоит возить на ней пассажиров. Я хочу с ней познакомиться в воздухе как можно скорее, – убеждал он. И Вилли согласился.

Но когда Тео еще только начал знакомиться с кабиной пилота, внимательно разглядывая панель приборов, он вдруг обратился к стоящему сзади Мессершмитту:

– А почему она трехместная?

Вилли молча смотрел на него широко раскрытыми глазами – смысл вопроса не доходил до него, но он ясно почувствовал, что в нем кроется большая неприятность.

– Как трехместная? Она четырехместная – три пассажира и пилот, – отчеканил он.

– Но я договаривался с тобой о четырех пассажирах!

И тут оба поняли, что произошло недоразумение. Решили вторую машину переконструировать, несмотря на то что увеличение полезной нагрузки на четверть неминуемо должно повлечь за собой увеличение мощности двигателя и веса конструкции.

Тео Кронейс взлетел на первой М-18 дождливым ранним утром 18 июня 1926 года. Через двадцать минут он мягко приземлился и, когда подрулил к стоянке, где его с нетерпением ожидала группа заводчан с возвышающимся над всеми Мессершмиттом, счастливо улыбался и даже поднял большой палец левой руки.

Через полтора месяца после успешных заводских летных испытаний и государственной регистрации под номером D-947 Тео Кронейс начал возить на ней пассажиров с аэродрома около Нюрнберга.

Первая пассажирская машина Мессершмитта через восемь лет эксплуатации прилетала для профремонта на его завод в Аугсбурге.

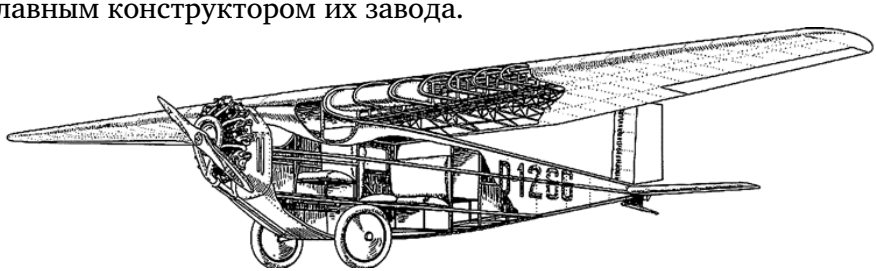
Вилли вспоминал, что тогда, в 1926 году, произошло много важных событий. Страны, победившие в Первой мировой войне, отменили запрет на строительство в Германии гражданских самолетов. В июне – финансовый крах авиазавода Удета, который с 1922 года строил спортивные, учебно-тренировочные и транспортные машины и являлся крупной самолетостроительной компанией. Но после ухода Удета и его инженера Шоермана в компании начались проблемы. Баварское правительство и Министерство транспорта Германии решили по дешевке прибрать к рукам обанкротившуюся компанию в форме нового самолетостроительного завода, но с имуществом и долгами банкрота.

Еще весной 1926-го, до краха, представители компании Удета вели переговоры о приобретении бывшего вагоностроительного завода в Аугсбурге, поскольку в Рамерсдорфе, недалеко от Мюнхена, где они располагались, нельзя было организовать

аэродром.

20 июля на территории этого небольшого завода в Аугсбурге и образовали новую компанию «Баварский самолетостроительный завод» (Bayerische Flugzeugwerke – BF-W). Пакет ее акций стоимостью 400 000 р.м. поделили: Германский рейх в лице министра транспорта – 250 000, Правительство Баварии в лице министра торговли – 100 000 и банк из Мюнхена – 50 000. Директором компании утвердили Александра Шруффера. Фактически персонал бывшей компании Удета переехал сюда со своим станочным парком, стапелями и другим сборочным оборудованием, полусобранными самолетами и закупленными моторами к ним. Они продолжили выпускать свои учебно-тренировочные деревянные бипланы U-12 «Фламинго», спроектированные еще Удетом. За три последующих года BF-W построит 115 U-12 и продаст лицензии на этот самолет в Латвию, Австрию и Венгрию.

Вилли прекрасно помнил, что опытные конструкторы компании Удета относились к нему свысока. В экономической книге Баварии за 1926 год главный инженер авиазавода Удета писал о Мессершмитте, что он строит мотопланеры как хобби. Для Вилли это было очень оскорбительно. Но уже в следующем году положение коренным образом изменится – их завод начнет строить пассажирские самолеты Мессершмитта, и он станет главным конструктором их завода.



М-18в для четырех пассажиров.

Теперь для продажи своих самолетов и новых заказов Вилли Мессершмитт нуждался в рекламе. В конце октября 1926 года, когда снега еще не было, а стояла поздняя золотая осень, он организует воздушный показ своих самолетов. С помощью Тео Кронейса приглашает около тридцати важных гостей, которым показывали Бамберг с воздуха.

Стараниями Тео среди гостей оказался и страстный любитель полетать, второй человек нацистской партии, Рудольф Гесс. Начинающий полнеть Тео был одет в новенькую парадную форму штурмовика и сиял, сознавая важность момента. Они с Гессом одногодки и боевые летчики Первой мировой. Правда, Гесс стал

летчиком-истребителем только в конце войны, а все три свои ранения и Железный крест получил в пехоте. Но сразу после войны он успел поучаствовать в воздушных атаках восставших в Руре «Спартаковцев», организовавших там коммунистический мятеж. Теперь летает на многих типах самолетов и любит музыку Бетховена.

Тео представил Гессу конструктора Мессершмитта, и они вдвоем начали показывать высокому гостю выстроенные в ряд самолеты, давая необходимые объяснения. Гесс залезал в кабины самолетов, знакомился с их управлением, был серьезным и не отвечал на смешные замечания. Его рослая стройная фигура в черном кожаном плаще и легкие упругие движения выдавали тренированного 32-летнего атлета, который никогда не курил и презирал алкоголь. Внимательные, глубоко сидящие голубые глаза сверлили Мессершмитта из-под густых черных бровей.

– Почему все ваши самолеты – монопланы, а другие конструкторы строят бипланы? – спросил Гесс.

– Я начинал с планеров и добился хороших результатов, потом строил мотопланеры, и все они были монопланами. Я убежден, что за монопланами будущее, – с достоинством ответил Вилли.

Гесс показался Вилли красивым, хотя его большое прямоугольное лицо с волевым раздвоенным подбородком и высоким лбом выдавало властного, целеустремленного и твердого лидера нацистов и в нем было что-то зловещее. Гессу очень понравился двухместный М-17, и он объявил, что покупает такой для себя. Так, с легкой руки Тео Кронейса в лице этого пилота-любителя Мессершмитт приобрел очень важного покровителя.

Насущной необходимостью было и создание своей новой производственной базы. Пивоварня Мурмана уже никак не соответствовала планам Вилли. Ее помещения и территория были очень маленьким авиастроительным заводом его компании. Но здесь дорабатывалась вторая машина М-18 под четыре пассажирских места с новым, уже девятицилиндровым, мотором воздушного охлаждения мощностью 100 л.с. и множеством усилений конструкции. Она, потяжелев на 200 кг, стала эталоном для серии под индексом М-18в.

Когда Тео Кронейс заказал еще две такие машины, правительство Баварии, в котором он, как фюрер СА, отвечал перед своей партией за развитие авиации в этой части Германии, выделило компании Мессершмитта финансовую помощь в сумме 20 тыс. рейхсмарок.

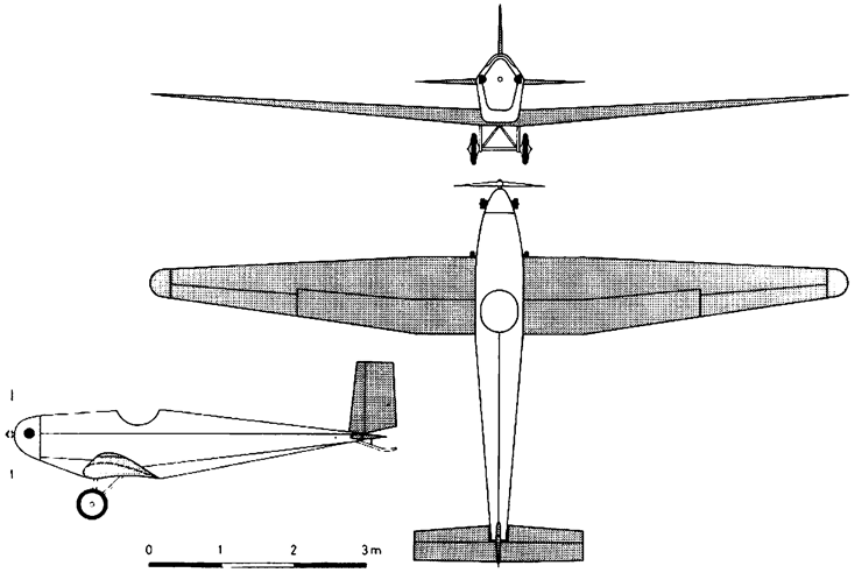
Заводик Мессершмитта в Бамберге в начале 1927-го поставил авиакомпании Кронейса три самолета М-18в по цене 20 тыс. рейхсмарок за каждый и начал собирать для него еще три такие машины. Хотя 20 тыс. рейхсмарок тогда были большими деньгами (министр правительства Германии получал месячную зарплату две тысячи), но аналогичные самолеты Юнкерса и других конструкторов стоили намного дороже. Самолеты М-18 оказались дешевыми и в эксплуатации. Кронейс мог брать с пассажиров в три раза меньше, чем конкуренты, и его компания оказалась прибыльной.

Вилли вспоминал, что у него был еще один действенный способ заявить о себе как о новом и перспективном конструкторе – побеждать в ежегодных общегерманских состязаниях самолетов. Лучшей рекламы не было. Если ты победил, то вся пресса, все авиационные издания публикуют подробные отчеты о полетах и описания твоей конструкции.

В 1927-м это были Саксонские авиасоревнования на аэродроме Лейпциг с 30 августа по 5 сентября. Два года назад его деревянный двухместный высокоплан М-17 принес ему победу в Мюнхене. И вот теперь опять было бы хорошо попытать счастья и построить новый одноместный деревянный спортивный самолет к соревнованиям в Лейпциге. Мотор можно оставить тот же, как на М-17. Специалисты по работе с деревом в его небольшом производстве, его «чурошники», совсем было приуныли, когда он начал строить дюралевые пассажирские машины. Сейчас они воспрянут духом и быстро построят этот изящный деревянный самолетик.

И опять Тео Кронейс превратил в реальность его замысел – предложил профинансировать создание этого самолета и участвовать на нем в гонках в Лейпциге. Вилли был счастлив, что бог послал ему такого друга, и засел за новый проект.

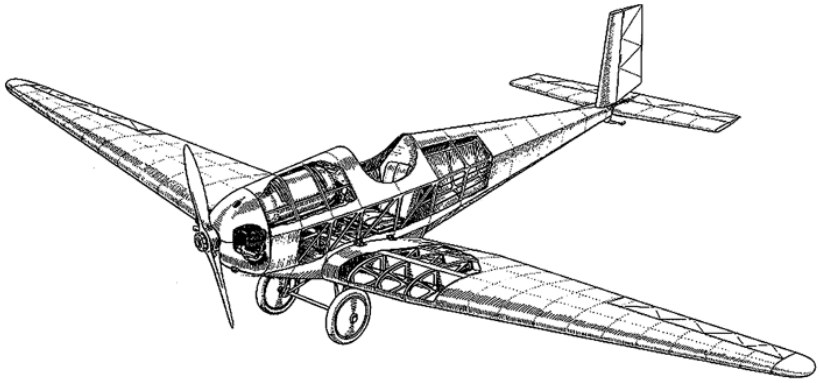
М-19 отражал концепцию конструктора: минимальный вес. Пустой – 140 кг, вес пилота и топлива – 200 кг. Такое редко кому удавалось даже в последующие годы. Это был первый его низкоплан классической схемы, полностью деревянный с двухцилиндровым мотором Бристоль в 30 л.с. Мессершмитт использовал самые удачные решения с М-17. На виде в плане та же схема. Такое же крыло большого удлинения, такое же горизонтальное оперение, вынесенное длинным фюзеляжем на большое плечо от центра тяжести. Но самолет уже имел открытую кабину пилота с хорошим обзором вперед и обычное шасси на подкосах. Для спортивного самолета было вполне допустимо цельное крыло без стыков.



Общий вид спортивного М-19.

Правила соревнований составлял немецкий исследовательский авиационный институт DVL, аналог нашего ЦАГИ, в котором работал профессором муж его сестры Георг Маделунг. Вилли детально обсудил с ним эти правила и понял, что минимальный вес пустого самолета будет решающим фактором соревнования в техническом совершенстве. Испытать модель своего первого низкоплана в аэродинамической трубе он тогда еще не мог и в выборе геометрии самолета полагался только на свою техническую интуицию.

Схема низкоплана обеспечила не только прекрасную маневренность самолета в полете, но простую и быструю его стыковку на аэродроме. Он перевозился в двух ящиках. В одном цельное крыло с закрепленным шасси, в другом – фюзеляж с мотором и оперением. Три человека поднимали фюзеляж над крылом и опускали его. Четвертый обеспечивал совпадение направляющих шпилек с отверстиями. Затем затягивалось всего несколько болтов.



Первый спортивный низкоплан Мессершмитта.

Основные чертежи были готовы в начале года, и началась заготовка деталей. Сборка М-19 уже шла к концу, когда вдруг поступил заказ на второй экземпляр этого самолета. В конце мая Эберхард фон Конта, прославивший Мессершмитта и себя перелетом через Альпы, полностью разбил свой М-17 и через своего спонсора заказал М-19 для участия в предстоящих соревнованиях в Лейпциге. Мессершмитту пришлось отложить окончательную сборку трех пассажирских М-18в для компании Кронейса, чтобы успеть изготовить два М-19 к концу регистрации участников соревнований – 30 июня. И он успел.

Два самолета авиаконструктора Мессершмитта с черными номерами участников «3» и «4» на белых рулях направления появились вовремя на аэродроме Лейпцига. Обе машины получили такое большое количество очков за техническое совершенство, что последующие неудачи в процессе выполнения программы соревнований уже не могли повлиять на окончательный результат.

В воскресенье, 4 сентября 1927 года, всем участникам предстоял полет по кругу протяженностью 450 км. На старте около самолета с номером «3» на хвосте, в открытой кабине которого сидел Эберхард фон Конта, собралась целая толпа специалистов и любителей авиации. Всем было интересно наблюдать так близко за предполетными приготовлениями, запуском мотора и взлетом необычно изящного самолета, в котором, казалось, не было ничего лишнего. Эберхарду предстояло лететь несколько часов, и он был тепло одет. Его наглухо застегнутый кожаный шлем и большие пилотские очки сверкали на солнце. Он поднял руку, и стартер, включив хронометр, махнул флажком. Мотор взревел, и самолет, с узким и

удлиненным фюзеляжем и близко к земле расположенными крыльями, начал разбегаться по травяному полю и легко оторвался через несколько сот метров.

Эберхард летел уже больше часа, и, по его оценке, четверть дистанции уже была позади. Настроение было отличное. Новый самолет Мессершмитта оказался удивительно послушным, и лететь на нем – одно удовольствие. Мотор работал как часы… Но вдруг его звук изменился, обороты упали, он несколько раз чихнул и остановился. И тут Эберхард с ужасом увидел, что под ним и кругом, насколько позволяло зрение, простирался сплошной лес без единой опушки. Деваться было некуда, пришлось садиться на деревья. При приближении к верхушкам елей он задрал нос машины, как при посадке на три точки. Затем продолжительный треск разрушающихся деревьев и крыльев самолета. Потом его сильно кинуло вперед, он ударился переносицей о приборную доску и потерял сознание. Когда он очнулся, вспомнил треск и обнаружил, что лежит на боку в кабине. Не чувствуя боли и повинуясь какой-то невероятной силе, он выскочил на землю и только тут увидел, что крыльев нет и только ободранный фюзеляж с мотором, но без пропеллера, лежал рядом. Только теперь Эберхард почувствовал, что что-то теплое заливается за подбородок. Пощупал рукой – вся ладонь была в крови. Ему повезло – отделался легкими ушибами, только переносица была рассечена, и из раны сочилась кровь, а машина оказалась так сильно повреждена, что ее пришлось списать.

По сумме набранных очков Эберхарду присудили второе место в соревнованиях и приз в сумме 13 тыс. рейхсмарок.

Тео Кронейс готовил свою машину с номером «4» со всей тщательностью. С самого начала, когда ее только привезли в Лейпциг, он сам принял участие в ее стыковке. Сам держал на плече тяжелый хвост фюзеляжа, пока его стыковали с крылом. В своих неизменных галифе с широким кожаным ремнем и заправленной внутрь гимнастеркой с накладными карманами он выделялся среди штатских механиков, хотя и выполнял их разнообразную работу с огромным желанием. Особенно много времени он затратил на гонку и регулировку мотора.

И вот его старт на дальний полет по маршруту. Бензиновый бак заполнен полностью. Тео сел в кабину, механик раскрутил двигатель, и он завелся. Надо было его прогреть, и Тео увеличил обороты. Пять минут пролетели быстро, двигатель нагрелся и стал легко принимать обороты. Но вдруг его как обрезало. Тео смотрел на неподвижный пропеллер в оцепенении. Сколько ни пытались запустить мотор снова – ничего. Вывернули свечи – они были мокрые. Крутили двигатель для проверки искры. Ее не

было. Проверили все соединения высоковольтных и низковольтных проводов и тогда решили менять магнето. Пока его везли со склада и меняли, двигатель уже остыл. Запустился он сразу, но опять надо было прогревать. А тут уже и стартер с флажком показывает на часы – разрешенное время старта заканчивается. Если через десять минут Тео не взлетит, то его машину снимут с соревнований. Двигатель уже прогрелся и работает как часы. Можно взлетать.

«Надо бы дозаправить бензиновый бак», – промелькнула тревожная мысль. «Нет, не успею», – решает он и поднимает правую руку.

Судья на старте включает секундомер, дает отмашку, и Тео взлетает. После двух часов полета усталость и предполетная передряга дали о себе знать – он прозевал очередной ориентир и не довернул влево. Машина полетела по кругу большего радиуса, чем было надо. Только через полчаса он обнаружил ошибку, плавно повернул левее и в конце концов нашел знакомый ориентир на маршруте. Теперь все в порядке, осталось полсотни километров. Но вдруг мотор сбавил обороты, чихнул, потом еще два раза и остановился – кончился бензин. Обожгла досада: «Зря не дозаправился! Да и за пределами маршрута летел долго». Но надо искать поле для посадки без двигателя. Справа, за лесом, виднелся зеленый луг. Туда и спланировал. Сел почти без козла.

Тео Кронейс показал лучший результат, хотя и не долетел до финиша, израсходовав весь бензин. По очкам ему присудили первое место и приз – 47 тыс. рейхсмарок.

Итак, крупнейшее авиационное событие 1927 года – Саксонские гонки самолетов – благодаря поддержке и участию Тео Кронейса принесло Мессершмитту еще один триумф. Обе его машины были признаны лучшими. Оставшийся самолет М-19 Кронейса через год разобьет авиационный журналист Вернер фон Лангсдорф, зацепившись при посадке за деревья на краю аэродрома в Аугсбурге. На М-19 больше заказов не было, но два построенных и летавших самолета обогатили их конструктора бесценным опытом для будущих проектов.

Концепция дешевого и простого самолета для местных авиалиний, разработанная Мессершмиттом вместе с Тео Кронейсом, полностью отвечала условиям Веймарской Германии. Вилли начал разрабатывать модернизированные варианты этого удачного самолета: специализированный М-18с для воздушных фотографических съемок и фактически новый семиместный М-18d с более мощным мотором, поднятым крылом и закрытой кабиной пилота. Фюзеляж перестал быть пузатым, а колеса шасси

раздвинулись и теперь крепились к фюзеляжу тремя подкосами. Но где строить эти растущие в размерах пассажирские самолеты?

Тео Кронейс при каждой их встрече подробно рассказывал Вилли о том, как идут дела на новом авиазаводе BF-W на юге Баварии, в Аугсбурге. Уже почти год, как они ритмично выпускают свои учебно-тренировочные бипланы. Но на заводе фактически не было главного конструктора, и это была их главная проблема. Удет полностью увлекся спортивным пилотажем на своем биплане «Фламинго» и в его модернизации на заводе не участвовал.

С самого начала своей конструкторской работы в самолетостроении Мессершмитт стремился работать только на себя, а не на хозяина. После окончания института инженер Мессершмитт не пошел работать к Юнкерсу или Дорнье, где можно было набраться серьезного опыта, а предпочел собственную, пусть и крошечную, компанию. Но сейчас он был загнан в угол. У него уже было имя, но без государственной поддержки реализовать его конструкторские замыслы было невозможно. Появилась цель: занять место главного конструктора на BF-W и заполучить хорошую, отлаженную производственную базу. И опять Тео, пустив в ход все свои связи в партии, свое влияние в правительстве Баварии, организовал переговоры. Он тоже был кровно заинтересован, чтобы заказанные им Мессершмитту пассажирские самолеты изготавливались в хорошо оборудованных цехах и собирались в просторном ангаре BF-W в Аугсбурге, а не в тесных малоприспособленных помещениях пивоварни в Бамберге.

Казалось, всем стало бы лучше, но переговоры потонули во множестве неприемлемых условий, выдвигаемых каждой стороной. Но по случайному совпадению в одно и то же время обе самолетостроительные компании – Мессершмитт и BF-W – подают прошения о государственных субсидиях. И чиновники в министерствах экономики и транспорта посчитали, что в это трудное время для Баварии будет слишком жирно содержать две самолетостроительные компании и их надо объединить. А иначе никаких субсидий.

Вот тут уж переговоры пошли в более конструктивном русле, и 3 июня 1927 года было заключено первое соглашение между двумя компаниями, а 8 сентября – итоговое второе.

«Баварский самолетостроительный завод» BF-W в Аугсбурге получил своего главного конструктора – 29-летнего Вилли Мессершмитта, а также право на производство и продажу созданных и проектируемых им самолетов. BF-W также получил все имущество компании Мессершмитта, включая недостроенные

самолеты, производственную оснастку, материалы и наземное оборудование, а также часть его коллектива, которая согласилась переехать а Аугсбург.

Вилли получил зарплату – тысячу рейхсмарок в месяц, за которую он был обязан технически руководить разработкой новых самолетов для BF-W и сопровождать их серийное производство. Он будет получать премию – четыре тысячи после продаж каждого разработанного им типа самолета на 100 тыс. рейхсмарок. Был установлен и месячный лимит зарплаты его сотрудников – три тысячи.

Свою компанию Вилли не ликвидировал. Юридически компания Messerschmitt Flugzeugbau GmbH продолжала существовать и осталась владельцем всех его патентов.

Завод в Аугсбурге был компактно и грамотно построен для выпуска железнодорожных вагонов и теперь компанией BF-W переоборудован для производства деревянных бипланов «Фламинго». Это был маленький городок прямоугольной формы среди бескрайних полей, на которых кое-где виднелись дома фермеров. К заводу вела хорошая автомобильная дорога, обсаженная липами. С тыльной стороны рядом с цехами проходила железная дорога.

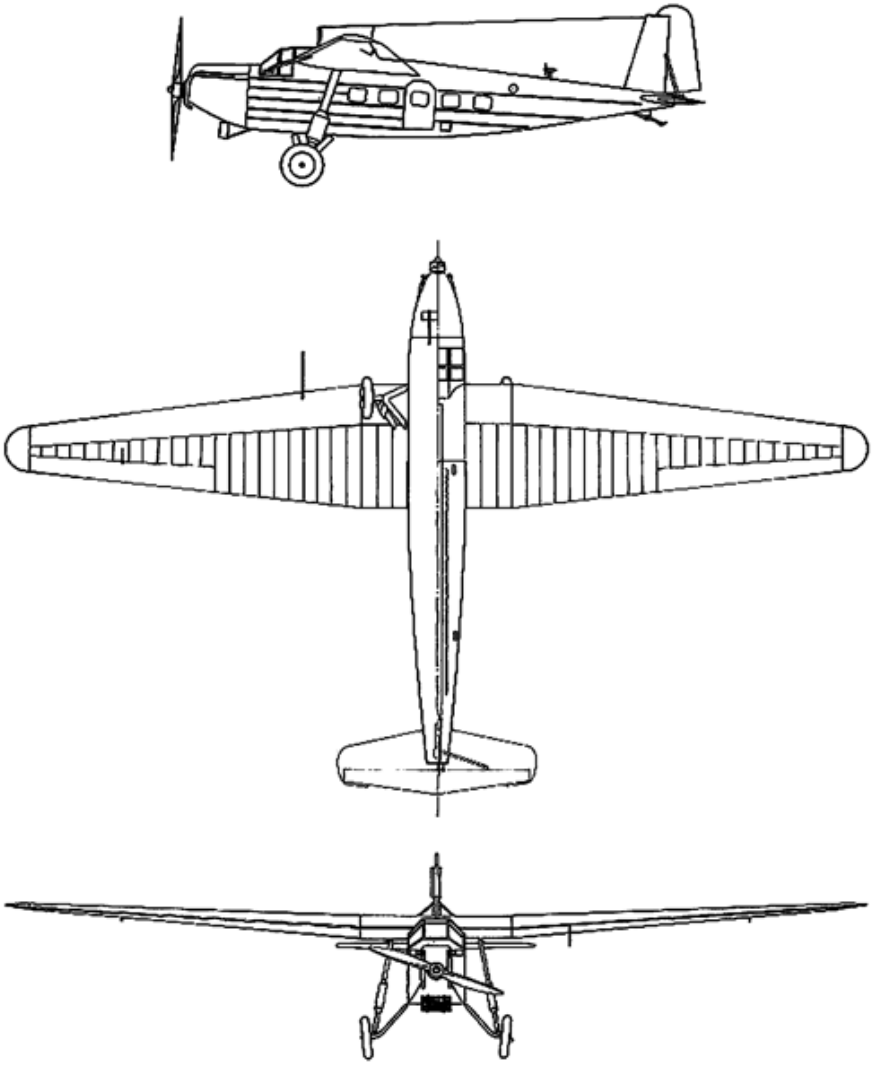
Когда Вилли по парадной липовой аллее подъехал к низким воротам завода и их створки распахнулись, прямо перед ним в глубине небольшой площади возвышалось красивое двухэтажное здание заводоуправления. Здесь, на первом этаже, для его конструкторского бюро выделили несколько комнат. В полуподвале находилась светокопировальная комната с новым оборудованием, в которой можно печатать синьки его чертежей. Это здание, где ему теперь предстояло работать, находилось как бы в центре территории завода, окруженное с трех сторон корпусами одноэтажных цехов. С западной стороны территорию завода замыкал большой высокий ангар, открывавший в сторону летного поля два своих широких проема со сдвижными воротами.

Здесь с Вилли стал работать дипломированный инженер Карл Тейсс, число его конструкторов возросло, и под его техническое начало был отдан специальный цех опытных конструкций, где собирался первый экземпляр каждого нового самолета. Вилли фактически возглавил техническое руководство престижным авиационным заводом. Для начала он организовал завершение сборки трех недостроенных своих пассажирских М-18в, перевезенных из Бамберга, и добился контракта на поставку еще двенадцати таких машин. Затем настоял на закрытии программ производства обоих бипланов, разработанных конструкторами BF-W до него, как бесперспективных на рынке самолетов, и

развернул производство модернизированного учебно-тренировочного биплана Удета U-12b, который был очень маневренным и пользовался большим спросом. Но теперь завод BF-W работал не только на Удета, но и на него.

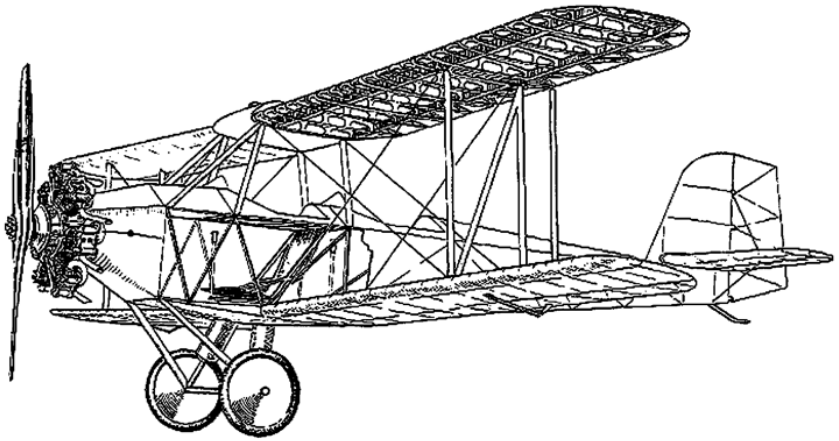
Еще до переезда в Аугсбург Вилли начал проработку большого одномоторного пассажирского самолета на десять пассажиров, здесь этой зимой его построили по заказу «Люфтганзы». Но производственный дефект крепления полотняной обшивки задней части крыла привел к его потере и гибели летчика.

И тогда Тео Кронейс вызвался поднять в воздух второй М-20а и сделал это блестяще 3 августа 1928 года. Затем он организовал рекламную кампанию этому самолету и обеспечил успешное прохождение им сертификационных испытаний. «Люфтганза» восстановила заказ на два М-20, которые были поставлены в следующем году, и даже подписала дополнительный контракт на десять самолетов М-20 в. Пресса называет М-20 наиболее современным немецким самолетом.



Общий вид большого пассажирского М-20в.

Через две недели Тео Кронейс уже поднимал в первый полет новый самолет Мессершмитта – учебно-тренировочный М-21а, который в двух вариантах заказало Министерство транспорта.



Учебно-тренировочный биплан М-21.

Им нужен был биплан для замены самолетов Удета «Фламинго» в летных школах гражданской авиации. Спустя месяц Тео уже сидел в кабине второго такого же биплана, но с более мощным мотором в 100 л.с. – М-21 в. В кожаном пальто и кожаном шлеме, поверх которого одеты пилотские очки, он выглядел очень внушительно. Вилли удалось сделать самолет более легким, чем «Фламинго», и Тео легко взлетал и набирал заданную высоту. Но в остальном летные характеристики были почти такими же, как и у «Фламинго». Заказа на серию не последовало.

Когда Тео и Вилли обсуждали полученный заводом заказ от Министерства транспорта на двухмоторный биплан, разговор получился горячим.

– Ты не должен браться за такой заказ! Ты никогда не строил двухмоторных самолетов! Хорошо, если они хотят тяжелый самолет, но почему обязательно биплан? – размахивая руками, наседал Тео.

– Эти бывшие вояки из авиационного отдела Министерства транспорта очарованы английскими бомбардировщиками – бипланами Хендли Пейдж – и мечтают, чтобы у нас был такой же, – пытался объяснить Вилли. – И моторы там были в гондолах между крыльями, как они требуют от нас сейчас.

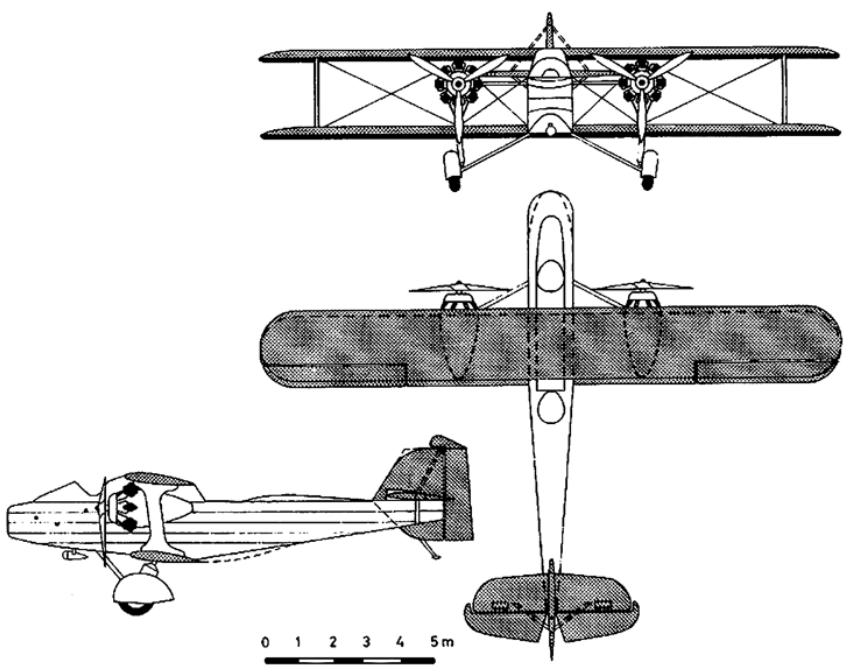
– Но нам запрещено строить военные самолеты! – не унимался Тео.

– Они нам объявили, что заказывают почтовый самолет, – оборонялся Вилли.

– А мне шепнули, что они хотят из него сделать ночной перехватчик или разведчик, – уже обреченно поведал Тео. – Но все равно, тебе не стоит за него браться.

– Два мотора по 500 л.с. позволят, пожалуй, иметь взлетный вес менее четырех тонн, а для бомбардировщика это маловато. Похоже, ты прав: они метят на что-то другое. Мне и самому не по нутру этот биплан. Но в наше время от заказов не отказываются. Я буду до последнего настаивать на изменении требований к этой машине – это должен быть моноплан! Но, может быть, и ты через своих бывших пилотов сможешь повлиять на этих чиновников? – закончил свой монолог Вилли.

Все их усилия ничего не дали, и Вилли, назначив ведущим этого проекта Венца, приступил к проектированию М-22. Юлиус Краус организовал множество испытаний на прочность новых элементов конструкции, которые вызывали сомнение. Большую машину построили и выкатили из ангара завода только в апреле 1930 года. Тогда же заводской летчик-испытатель Франц Сидо облетал ее. В нескольких полетах она показала хорошую управляемость и заявленные летные характеристики. 6 мая на ней взлетел летчик заказчика – ветеран Первой мировой войны Эберхард Монике. Садился он с креном, сломал правую опору шасси, крепления правого двигателя и правые консоли. Но самолет был восстановлен, и по требованию заказчика усилена конструкция.



Двухмоторный биплан Мессершмитта М-22, 1930 год.

Все лето на нем летал пилот летно-испытательного института

Иохим фон Коппен. Заключение этого института было необходимо для сертификации нового самолета. Подошло время передавать самолет заказчику. По его просьбе машину даже перекрасили в камуфляжные цвета, т. к. фактическим заказчиком было авиационное управление Министерства обороны. И 14 октября на ней взлетел для получасового приемочного полета опять тот же Монике. В конце полета он решил нарушить программу и сделать мертвую петлю. На выходе из петли от большой скорости трехлопастные пропеллеры раскрутились, и уже на малой высоте на левом моторе оторвалась одна лопасть. Монике сразу выпрыгнул и раскрыл парашют, но он зацепился за падающий биплан. Погиб пилот, погибла и единственная машина, погиб и план строительства самолетов М-22.

А Тео Кронейс уже осваивал другой новый самолет Мессершмитта – спортивный М-23а. На третьей построенной машине с английским мотором в 60 л.с. он победил в Восточно-прусских трехдневных гонках.

После учебно-тренировочного биплана М-21 Вилли решил прорваться на рынок авиашкол с монопланом. Его новый двухместный М-23а был развитием одноместного и успешного М-19. Тот же облик, та же схема, только вес пустого в три раза больше и более мощный двигатель.

Заводу были заказаны девять самолетов М-23а и до мая 1930 года доставлены покупателям. Самый первый вариант построенного М-23 так и не поднялся в небо. Мессершмитт был ошарашен уведомлением отдела патентов компании «Юнкерс», что схема цельного низко расположенного крыла, которую он применил на М-23 защищена их действующим патентом. После нескольких дней раздумья Вилли решает, что на небольших самолетах цельное крыло не дает значительного снижения веса конструкции и платить за патент Юнкерсу не стоит. Он разрабатывает М-23а с разъемами крыла по бортам фюзеляжа. А первый и единственный М-23 с цельным крылом, выкрашенный в темно-красный и белый цвета, отправили в качестве статического экспоната на Авиасалон в Париж. Второй экземпляр М-23а выставлялся на Международной авиационной выставке в Берлине.

Тем временем Вилли уже придумал, как улучшить этот самолет.

У варианта М-23в он поставил более мощный мотор и скруглил верхнюю часть фюзеляжа, уменьшив его сопротивление. Пилот-инструктор берлинской школы летчиков Фриц Морзик в 1929-м году на М-23в впервые добыл для Германии престижнейший приз – Трофи. В следующем году он же, но уже на новой модификации самолета Мессершмитта – М-23с с закрытой

кабиной и мотором в 100 л.с. – стал победителем гонок «Международный туризм». В этих трудных соревнованиях, маршрут которых протяженностью 7,5 тыс. км пролегал через Германию, Францию, Англию, Испанию, Швейцарию, Польшу и Чехословакию, боролись десять М-23с Мессершмитта. О нем стали говорить, как о лучшем конструкторе спортивных самолетов в Европе.

К концу 1931 года всего было продано 80 таких машин в разных модификациях. Рудолф Гесс стал обладателем одного из М-23. Покупка была произведена издателями официальной газеты нацистской партии Volkischer Beobachter, чтобы он мог на нем сопровождать Гитлера в его предвыборных поездках.

М-23в будут строить по лицензии в Румынии. Они эксплуатировались как тренировочные и акробатические самолеты в Австрии, Бразилии, Испании, Швейцарии и СССР. Еще весной 1925 года начальник управления ВВС Баранов подписал секретный договор об открытии в Липецке школы нелегальной подготовки немецких военных летчиков, которая выпустила сотни летчиков-истребителей и разведчиков будущих Люфтваффе. Курсантов в Липецке обучали и на М-23в.

В это время авиакомпания Тео Кронейса процветала и осталась единственным конкурентом «Люфтганзы» на рынке внутригерманских перевозок. И во многом это определялось тем, что парк самолетов Nordbayrische Verkehrsflug в основном состоял из экономных машин Мессершмитта.

Успех Вилли Мессершмитта был безусловным. И казалось, ничто не предвещало скорой расплаты дорогой ценой.

Плата за успех

Вилли прекрасно знал, что он создает опасные машины, которые не плавают в воздухе, а летают, пока цела их конструкция, тянет мотор, работают поверхности управления и пилот не совершает грубых ошибок.

Когда падали его спортивные или опытные самолеты и особенно когда гибли пилоты, сердце его разрывалось и он не мог заснуть несколько дней. Но когда начали падать его пассажирские самолеты, он не только лишился сна, а и впал в глубокую депрессию, предчувствуя надвигающуюся большую беду.

С аэродрома небольшого городка Мускау, юго-восточнее Берлина, 4 апреля 1931 года взлетел принадлежащий «Люфтганзе» пассажирский самолет «Мессершмит» М-20в и взял курс на юг, в город Герлиц. Пилоту Ширмеру и радисту Бишофу

поручили очень важный чартерный рейс – надо было перевезти восемь офицеров Рейхсвера высокого ранга. Полет проходил спокойно, и до Герлица оставалось рукой подать, но впереди показались тучки, и началась легкая болтанка. В какой-то момент самолет кинуло вниз, Ширмер потянул колонку управления с круглым рулевым колесом на себя, чтобы парировать снижение самолета… Но в этот миг восходящий поток подхватил машину, и она оказалась летящей с очень большим углом атаки. Произошел срыв потока на правом крыле, самолет скользнул вправо и опущенным носом по спирали устремился к земле.

Удар был настолько сильным, что огромный 12-цилиндровый V-образный двигатель BMW вошел в кабину и убил обоих – пилота и радиста. Половина важных пассажиров получила неопасные для жизни ранения, остальные отделались ушибами.

Эта катастрофа переполнила чашу терпения директора, а фактически хозяина государственной авиакомпании «Люфтганза», пилота Первой мировой войны Эрхарда Мильха. Только полгода тому назад похожая катастрофа с таким же самолетом Мессершмитта унесла жизни восьми человек. Тогда М-20в совершал регулярный рейс «Люфтганзы» по маршруту Берлин – Дрезден – Прага – Вена. Подлетая к Дрездену, самолет неожиданно рухнул на полигон Рейхсвера. Все находившиеся на борту – пилот, радист и шесть пассажиров – погибли. По обломкам самолета причину катастрофы установить не удалось. Посчитали, что самолет попал в нерасчетный нисходящий поток воздуха, который и ударил его о землю.

Но какой моральный ущерб для его «Люфтганзы»! Вторая катастрофа с ее самолетами, и именно с М-20в Мессершмитта. Мильх чувствовал личную ответственность за происшедшее. Это он дал добро на приобретение этих чертовых М-20, это его пилоты управляли ими, его техники готовили машины к полету. Одно из двух: или виновата во всем его «Люфтганза» и персонально он, или виноват конструктор Мессершмитт. Конечно, Мессершмитт! Ведь самый первый его М-20а в первом же вылете потерпел катастрофу и убил такого классного летчика – Ганса Хакмана! Да, Ганс был таким же ветераном войны, как и он, Мильх, и они были такими задушевными друзьями! А этот выскочка Мессершмитт, в своей постоянной погоне за каждым сэкономленным граммом веса самолета, так облегчил крепление полотняной обшивки крыла, что она оторвалась в полете и угробила Ганса. А сейчас погибли его надежнейший летчик Ширмер и самый опытный радист Бишоф. И среди пострадавших пассажиров его сотрудники и друзья. А может быть, аэродинамическая схема самолета, используемая

Мессершмиттом, создает предпосылки к неустойчивому полету в неспокойном воздухе? Нет, дальше терпеть этого уже нельзя! Этого Мессершмитта надо остановить и проучить!

И Мильх диктует секретарю тезисы приказа:

– эксплуатацию всех самолетов М-20в в «Люфтганзе» прекратить впредь до выявления причин катастроф;

– аннулировать заказ на все самолеты М-20в;

– обязать Баварский авиационный завод возвратить полученную предоплату за аннулированные самолеты.

Эрхард Мильх впитал неприязнь к Мессершмитту как к конкуренту, работая в течение пяти лет у Юнкерса. После демобилизации Мильха из армии в чине капитана и с должности командира разведывательной эскадрильи в 1921 году Хьюго Юнкерс взял его к себе в качестве эксперта по эксплуатации самолетов, а потом и директора организованной Юнкерсом небольшой авиакомпании. Легкие самолеты Мессершмитта вызывали лишь снисходительные улыбки у конструкторов и эксплуатационников солидных больших самолетов Юнкерса. Когда Мильха в 1926 году выдвинули директором национальной авиакомпании «Люфтганза», он в душе оставался патриотом конструкций Юнкерса.

Хотя конструкторских или производственных дефектов у самолетов М-20 и не выявили, Мильх объявил их опасными и своими решениями вынудил хозяев Баварского авиационного завода объявить банкротство, потому что вернуть полученную предоплату было невозможно – она уже была истрачена на строящиеся по заказу «Люфтганзы» самолеты. Суд Аугсбурга 1 июня 1931 года, начав дело о банкротстве, приостановил деятельность завода, и он был закрыт. Люди увольнялись, платить им было нечем. От Мессершмитта в компанию «Фокке-Вульф» ушел Курт Танк, который уже полтора года заведовал его конструкторским бюро.

Однако требование Мильха вернуть деньги оказалось последним ударом по перегруженному кораблю. Вилли действительно за прошедшее время развернул бурную деятельность в проектировании различных самолетов и их вариантов. Кроме основных, заказанных, но не пошедших в серию, здесь были проекты М-18d и М-24 с тремя двигателями, грузовые, дальние и даже М-20 с четырьмя двигателями. Проектировалось много, а заказов не было. Долг завода BF-W составил астрономическую сумму. Финансовый директор Фриц Хилле 30 сентября 1930 года подает в отставку и в письме на 38 страницах председателю совета директоров Отто Стромейеру

возлагает всю вину за финансовые проблемы BF-W на технического директора Мессершмитта. Через две недели Хилле уже работал у конкурента Хейнкеля.

Для Вилли Мессершмитта все это было сплошным кошмаром. Закрытие завода, увольнение рабочих, потеря вложенных денег Лилли и Отто. Да и его доля в капитале BF-W была потеряна. Он не видел выхода. Неужели он уже никогда не будет создавать свои самолеты? И кто же ему сможет помочь?

Глава 2
Отдать душу дьяволу

Змей-искуситель

Глаза Тео Кронейса блестели, когда он встретился с поникшим Вилли Мессершмиттом после объявления банкротства и закрытия завода.

– Не унывай, Вилли, скоро настанут другие времена! Теперь наша партия признана народом: почти двадцать процентов мест в Рейхстаге – наши. Процесс создания новой Германии идет неумолимо! Рем снова на коне и руководит СА. Если сейчас в боевых отрядах СА уже сто тысяч, то скоро их будут миллионы.

– Мне-то что от этого? Я хочу создавать новые невиданные самолеты, которые прославят Германию, будут нужны немцам и принесут мне большой доход. Мне нужны спокойные условия для работы и чтобы мне не мешали. А политикой пусть занимаются политики, такие, как ты, твой Рем, Геринг и Гесс.

– Да в том-то и дело, что без нас из кризиса не выскочить. Сейчас уже пять миллионов безработных, денег ни у кого нет, все остановилось. Ты же это наглядно видишь на своем заводе, и так будет продолжаться до бесконечности, пока эти недоумки с еврейскими фамилиями, безвольные аристократы и демагоги будут у власти. Теперь, после выборов, наши крупные капиталисты и денежные мешки поверили в нашего Гитлера. И народ поверил, что мы – это партия социальной справедливости и радикального обновления общества. Тебе надо только тихо пересидеть это тяжелое время, пока мы полностью не возьмем власть в свои руки. А там нам будут очень нужны твои новые самолеты и в больших количествах.

– Но как пересидеть, Тео? Ведь пока дело о банкротстве нашего BF-W в суде, на его деятельность наложен арест и я остался без заказов. И это может затянуться надолго!

– Да, в BF-W ты пока не можешь работать, но мы поможем что-нибудь придумать. Я в авиационных кругах Баварии не последний человек.

– Думай не думай, а конструкторы и опытные производственники уходят. Осталась кучка самых преданных, но и для них я не могу найти оплачиваемой работы.

– Послушай, Вилли, а почему бы тебе не организовать работу в твоей компании Messerschmitt Flugzeugbau GmbH? Надо только перевести ее из Бамберга сюда. Но с этим мы поможем, –

уверенно и твердо произнес Тео Кронейс.

Вилли Мессершмитт действительно чувствовал, что за Тео стоит реальная сила, способная вытащить его из той глубокой ямы, в которой он очутился. И действительно, его компания заработала на территории завода в Аугсбурге. Правда, оформление потребовало денег, и кое-кому из них пришлось продать свой автомобиль. Но факт остается фактом – MTT-GmbH получила заказ на проектирование и постройку шести гоночных самолетов для участия в международных соревнованиях в следующем году. Вилли ожил, он снова был в своей тарелке. М-29 резко выделялись своими совершенными формами, на них смотрели как на самолеты из будущего. И только досадный просчет в жесткости горизонтального оперения не позволил им быть победителями.

«Добрый ангел» Тео Кронейс ошарашил Мессершмитта конфеденциальной информацией, добытой им у своего друга Геринга: Хейнкель и Арадо ведут тайные переговоры о покупке по дешевке обанкротившегося BF-W. И им содействуют прикормленные чиновники Министерства транспорта. Угроза захвата производственной базы Мессершмитта конкурентами была более чем реальной. Но высокие функционеры партии Кронейса эту угрозу ликвидировали. И Вилли еще раз убедился в их силе.

А когда на завод приехал Гесс и в дружеской беседе поведал, что в Городской совет Аугсбурга, где он председательствует, внесено на обсуждение предложение департамента транспорта о переоборудовании завода BF-W в трамвайное депо, то Вилли уже внутренне верил, что Гесс не допустит этого. И Гесс завод отстоял. Теперь Вилли ощутил свою защищенность, но, кроме убежденных нацистов, его никто не защищал.

Поэтому, когда Тео предложил ему поехать в Мюнхен, где состоится выступление Гитлера, Вилли согласился без колебаний. Их машина протискивалась к одному из самых больших залов Мюнхена мимо множества спешащих людей. По всем близлежащим улицам с интервалом в десять метров стояли полицейские, олицетворяя важность этого мероприятия. Необъяснимое чувство волнения постепенно подкралось к Вилли. Он молча смотрел на все это через стекло задней двери. Оказывается, это правда, что народ очень интересуется обещаниями нацистов. И поймал себя на мысли, что он тоже верит им.

Тео привел его в малый зал, где до начала выступления Гитлера собрались некоторые влиятельные функционеры. И тут

Вилли своими глазами увидел, с какой теплотой они встретили Кронейса. Здесь был и Рудольф Гесс. Почему-то Вилли обратил внимание на тщательно выглаженную его коричневую рубашку и на галстук с круглым золотым значком, в котором на красной эмали блестела свастика. Гесс подошел к ним с приветливой улыбкой, поприветствовал Тео выбросом правой руки, затем крепко пожал руку Вилли и, как старого знакомого, похлопал его по плечу. «В скором времени ваш талант будет востребован, нам будут нужны скоростные самолеты», – доверительно шепнул Гесс.

Когда они перешли в большой круглый зал, где ожидалось выступление будущего канцлера Германии, Вилли был ошеломлен блеском юпитеров и цветом огромного числа одинаковых декораций. Множество вертикальных красных полотнищ, свисающих по стенам, с белым кругом посередине, в котором контрастно выделялась жирная черная свастика. Публика уже почти заполнила все места. Они с Тео сели в секторе для важных персон. Преобладающий цвет одежды зрителей был коричневый по цвету рубашек огромного числа людей в форме штурмовиков. Многочисленные динамики изрыгали бравурные марши.

И вдруг все замерло и померкло. Единственный яркий луч прожектора белым кругом высветил фигуру Гитлера, идущего к трибуне твердым солдатским шагом. Он поднялся на невысокую трибуну, остановился перед одиноким микрофоном и с каменным лицом несколько долгих минут невозмутимо слушал неистовые крики приветствий из зала. Вилли уже несколько раз слышал по радио его голос, просматривал его фотографии в газетах, но живого видел впервые. Лидер партии был в простой униформе штурмовика с кожаной портупеей через правое плечо. В нижней части левого накладного кармана гимнастерки висел Железный крест. На левом рукаве, выше локтя, – красная повязка с черной свастикой в белом круге. Но в отличие от гладкой гимнастерки Гесса у Гитлера она была какая-то мятая, с морщинами, складками и не подходила к торжественному случаю.

Вначале его речь была скорее доверительной. Он как бы искал поддержки у публики. Говорил о тяжелом положении немецкого народа, о несправедливом бремени Версальского договора и необходимости установления в стране «сильной власти». Вилли сразу уловил, что Гитлеру трудно говорить литературным немецким языком и избегать нарушений правил немецкой грамматики. Он часто срывался на богемский диалект и жаргон.

Но когда он заговорил о своей Национал-социалистической немецкой рабочей партии, тон его речи резко изменился на

агрессивный. Он уже диктовал слушателям железную волю его партии. Его партия установит в стране «национальный социализм» и будет представлять интересы всего немецкого народа. Она ликвидирует Версальский мир и возвратит Германии ее колонии. В стране будут ликвидированы нетрудовые доходы, национализированы тресты, рабочие будут участвовать в прибылях крупных предприятий. Государство будет гарантировать трудовую деятельность и обеспечение старости.

Огромный зал поддался этим увещеваниям, и каждая фраза Гитлера сопровождалась неистовыми криками одобрения. Теперь на Гитлера работало все. И его поза, его мастерство оратора и вариации его голоса, усиленные микрофоном. Казалось, и Вилли был в этом абсолютно уверен, что Гитлер глубоко верит в то, что он говорит. И поэтому ему верил весь зал.

Вилли скосил взгляд на лицо Тео и увидел совершенно счастливого друга. Казалось, Тео верит своему фюреру больше всех остальных в зале. Но каким-то шестым чувством Вилли не принимал этого оратора на трибуне. В нем было что-то отталкивающее. Эта вспотевшая челка, эти усики, эта экзальтированность, эта мятая гимнастерка вызывали в нем ощущение выступления неудавшегося провинциального актера, который переигрывает. Он привык к спокойным и безупречно логичным выступлениям профессоров своей Мюнхенской школы, а этот поток заклинаний его раздражал.

Но почему такие умные люди, как Кронейс, Гесс, Удет, и еще двенадцать миллионов немцев идут за ним и почитают его? Может, это только неудачная форма предвыборной борьбы, а фундаментальные основы программы партии действительно обеспечат немецкому народу скорое избавление от всех его напастий?

Когда они с Тео вышли на улицу, Вилли уже точно знал, что сегодня в этом большом зале Мюнхена перед ним открылся новый мир и новые реалии Германии. Он горячо поблагодарил друга за приглашение на этот вечер с Гитлером. Кронейс был в сильном возбуждении.

– Теперь ты видел нашего фюрера и людей, стоящих за ним, – заговорчески проговорил Тео. – Мы создадим новую Германию, и тебе в ней уготовано почетное место. Гесс прав: мы верим в тебя, в твой конструкторский талант. А за то, что Мильх подложил тебе большую свинью с твоими самолетами, с ним мы еще посчитаемся.

Вилли вернулся в Аугсбург, и конструкторская работа отвлекла его от политики. Он получил из Соединенных Штатов

опубликованную статью с подробным описанием обтекателя моторов воздушного охлаждения и решил немедленно применить такой обтекатель на шестой машине М-29.

Оказалось, что еще в 1928 году, используя новую аэродинамическую трубу в лаборатории Лэнгли, штат Вирджиния, ученые НАКА нашли такую форму обтекателя мотора воздушного охлаждения, которая резко снижала лобовое сопротивление самолета и обеспечивала хорошее охлаждение мотора. Они так гордились своим достижением, что не могли не поделиться им с коллегами в других странах. Теперь на всех самолетах Мессершмитта с радиальным мотором воздушного охлаждения будут такие обтекатели.

В это время Мессершмитт был очарован новым магниевым сплавом – электроном. Он в полтора раза легче дюраля и производится в Германии. Однако кропотливая переделка чертежей пассажирского М-26 для электронного М-30 завела Мессершмитта в тупик – разбухшие электронные детали не вписывались в отведенные для них габариты. Самолет М-30 так и не был построен, а электрон Мессершмитт теперь будет применять только в несиловых деталях самолетов.

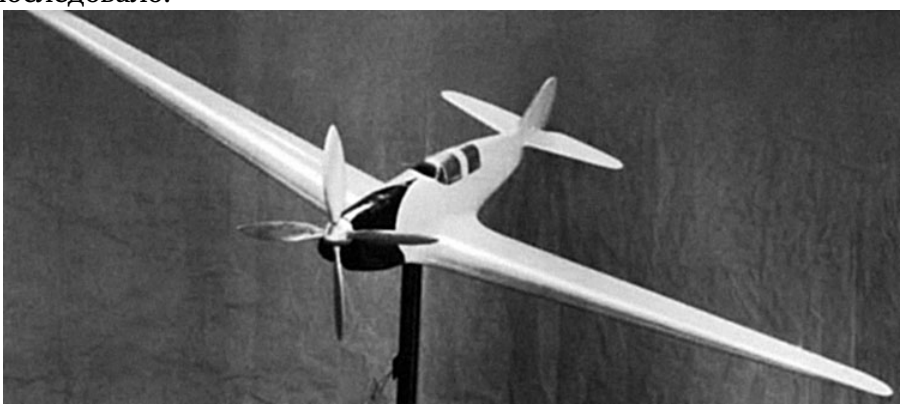
Продолжая свою линию учебно-тренировочных и спортивных монопланов, Вилли создает изящный двухместный М-31 смешанной конструкции с радиальным мотором, закрытым обтекателем НАКА. На нем он впервые применяет крутку крыла для затягивания срыва потока при больших углах атаки. В августе 1932 года Эрвин Айхеле поднял его в воздух и в последующих полетах продемонстрировал его прекрасные летные качества. Но в это время заказов на серийное производство этого самолета не последовало.

Маленький биплан для первоначального обучения М-32 мог рассчитывать на большой спрос, и руководство завода решило строить сразу пять машин. Но тут банкротство, и ведущий конструктор самолета Пауль Холл переходит к Хейнкелю. В 1933 году взлетает Не-72 «Кадет», как две капли воды похожий на М-32. За Не-72 Холл получает от Хейнкеля в подарок автомобиль «BMW», а самолет будет строиться в тысячах экземплярах и служить в летных училищах Люфтваффе и «Люфтганзы». Пять недостроенных М-32 Мессершмитта будут проданы на металлолом в счет долгов BF-W.

В экспозиции Авиаспортивной выставки в Берлине в 1932 году Мессершмитт представил макет «Народного самолета» М-33 – маленькой одноместной авиетки с двухтактным движком ДКВ в 15 л.с. Ее может собрать из готовых деталей каждый любитель полетать. И опять никакой реакции рынка.

Там же экспонировалась модель сверхдальнего самолета М-34, проект которого был разработан Мессершмиттом вместе с мужем его сестры, профессором-аэродинамиком Георгом Маделунгом. Изюминкой проекта был толкающий воздушный винт на большом вертикальном пилоне. Экономичный дизельный мотор размещался под ним в носовой части фюзеляжа. Закрытая кабина пилота – в основании киля. Расчетная дальность полета – 20 тыс. км.

Но наиболее совершенным воплощением конструкторской мысли Мессершмитта был проект скоростного почтового самолета, модель которого также была представлена на выставке. Облик этого одномоторного самолета по своему аэродинамическому совершенству на несколько лет опережал мировой уровень самолетостроения. Но заказа и на него не последовало.



Проект почтового самолета Мессершмитта 1932 года.

А искуситель Тео Кронейс тем временем не ослаблял усилий обратить католика Мессершмитта в свою нацистскую веру. Главным козырем были планы партии вооружить Германию.

– Твое блестящее будущее, Вилли, будет определяться невиданным развитием немецкой авиации, – убеждал Тео. – Руководство партии отдает авиации высший приоритет. Геринг уже назначен комиссаром авиации и занимается организацией будущих военно-воздушных сил.

– Но как же вылезти из той глубокой экономической ямы, в которой мы оказались? Ведь нужны колоссальные денежные вложения, новые авиационные заводы, исследовательские институты, много квалифицированных рабочих, – недооумевал Вилли.

– Самые крупные капиталисты теперь переходят на нашу сторону. Если раньше нас поддерживали только Тиссен и Стиннес, то теперь к нам переметнулся создатель угольного

синдиката Кирдорф и другие. Свои капиталы нам предоставляют концерн «ИГ Фарбениндустри» и «Всеобщая электрическая компания». Гитлер на ряде встреч с промышленниками и банкирами успокоил их, разъяснив, что требование партии об экспроприации монополистических объединений не касаются фирмы Круппа и ряда аграриев, поскольку они выполняют специфические задачи и заслуживают уважения. Когда мы возьмем власть, – все богатства страны будут в нашем распоряжении, и финансирование развития авиации будет обеспечено.

– Как же это финансирование будет распределяться между конструкторами самолетов?

– Будет создано объединенное Министерство авиации, отвечающее и за авиационную промышленность, и за военно-воздушные силы. Оно и будет выдавать заказы конструкторам самолетов, но только тем, кому мы полностью доверяем и кто абсолютно разделяет наши взгляды. Например, я не уверен, что такая честь будет оказана Хьюго Юнкерсу. Кстати, Мильх уже дал согласие Гитлеру уйти из «Люфтганзы», занять пост заместителя Геринга в министерстве авиации и полностью посвятить себя созданию самых боеспособных в мире военно-воздушных сил.

Все, что услышал Вилли от Тео, было похоже на горячий и холодный душ. Его обрадовал прогноз скорого восстановления германской авиационной мощи. И защемило под ложечкой при мысли, что этот захватывающий процесс может пройти и без него. Намек на независимого и порядочного Юнкерса, на дух не переносящего нацистов, был более чем прозрачен. Смутило и то, что Мильх, этот недоброжелательный заказчик его пассажирских самолетов, опять будет заказчиком всех самолетов в будущем.

Вилли чувствовал, что он должен принять очень важное для всей своей жизни решение. Вдруг пронзило: они могут и не взять власть, и все их планы рухнут. Он терзался в сомнениях целую неделю и решился все рассказать Лилли. Она, как всегда не торопясь, разложила все по полочкам. Они обсуждали эту ситуацию два часа и пришли к однозначному решению: у него нет другого выхода, как идти с нацистами.

Да он и сам во многом симпатизировал нацистскому движению. Как и все его поколение, он был до глубины души уязвлен незаконным унижением Германии победившими в Первой мировой войне странами и воспринимал их как реальных врагов своего народа. И то, что произошло с его заводом и конструкторским бюро, настолько больно ранило его душу, что он уже был готов отдать ее хоть черту, хоть дьяволу, лишь бы

избавиться от этого унижения и обрести возможность создавать самолеты-шедевры без всяких финансовых ограничений.

Тео Кронейс приехал с очередным предложением.

– Знаешь, Вилли, складывается хорошая компания, которая будет создавать боевую авиацию. Дали согласие работать в будущем министерстве бывшие летчики, хорошо показавшие себя в воздушных боях. Это опытные ребята и хорошие организаторы. И, разумеется, все они принадлежат нашему движению, занимая разные посты в СА и СС. Так вот тебе, чтобы найти с ними общий язык, как с заказчиками твоих будущих самолетов, надо как-то оформиться. Я подумал, посоветовался кое с кем, и будет хорошо, если ты для начала запишешься как спонсор, помогающий материально нашей растущей организации СС, – выпалил Тео.

– А много ли денег от меня потребуется? – пролепетал Вилли.

– Да нет, чисто символические пожертвования.

2 марта 1932 года на имя Вильгельма Эмиля Мессершмитта был выписан членский билет спонсора СС, и он формально приобщился к движению. Тео Кронейс торжествовал. Теперь это был их Мессершмитт.

А Вилли частенько задумывался, что бы сказал обо всем этом его покойный отец Фердинанд Мессершмитт.

Семья

Фердинанд Мессершмитт родился 19 сентября 1858 года, мечтал стать инженером и учился в Политехническом центре в Цюрихе. Там, когда ему еще не было 25 лет, женился на Эмме Вейл. Но тут же закрутил роман с очаровательной шестнадцатилетней Анной Марией Шаллер. Через год у обеих родились мальчики. У жены – Генрих, а у любовницы – Фердинанд, старший брат Вилли.

Брак молодого Фердинанда Мессершмитта и Эммы Вейл распался. Он оставляет ее в Цурихе с маленьким Генрихом, который умрет через семь лет, и уезжает во Франкфурт-на-Майне. Там у него и Анны Марии через четырнадцать лет после рождения их первенца, 26 июня 1898 года, рождается второй ребенок – Вилли. Его крестили в католическом костеле и дали имя Вильгельм Эмиль.

Мама Вилли и его старшего брата Фердинанда была родом из маленького баварского городка Запфендорф, расположенного немного севернее Бамберга. Там же родились и жили ее родители. Отец Иохан был портным, мать Анна – домохозяйка. Через три года после Вилли родилась долгожданная девочка, которую назвали Мария, а звали Майя. Через год – младший брат

Рудольф. Для своих он был Буби. Конечно, подрастающему Вилли соседские ребята задавали каверзный вопрос, почему его мама носит фамилию Шаллер, а не папину Мессершмитт. И эта любознательность, безусловно, отложилась в детском сознании.

Неожиданное известие пришло из Цюриха – 20 июня 1903 года скончалась Эмма Вейл, законная жена отца Вилли, которая до последнего не давала ему развода. Через два года, когда Вилли пошел в первый класс начальной школы, его отец и мать поженились. А еще через два года у них родилась младшая девочка Элизабет, которую в семье звали Бетти и Элло.

Летом 1909-го Вилли впервые и довольно близко увидел грациозный взлет большого дирижабля Цеппелина. Это необычное зрелище так повлияло на впечатлительного мальчика, что он увлекся авиацией на всю свою жизнь. Он упросил отца поехать на Международную авиационную выставку, которая в этом году как раз проводилась в их Франкфурте. Каких только летательных аппаратов там не было! Но Вилли почему-то долго не отходил, а потом и возвращался к площадке, где были выставлены планеры.

В это время в мире был авиационный бум. Если в январе прошлого года Анри Фарман на своем самолете сумел облететь круг диаметром в один километр и уже за это достижение получил Гран-при в 50 тыс. франков, то в июле этого года Блерио на своем самолете перелетел Ла-Манш. Безумная радость охватила сотни тысяч людей. В Лондоне – тысячные очереди, чтобы взглянуть на прилетевший из Франции чудо-самолет. По возвращении Блерио с самолетом в Париж – прием с высшими почестями. Самолет в сопровождении экскорта провезли по парижским бульварам. И триумфальные полеты Вильбура Райта во Франции.

Вилли с отцом с интересом читали газеты, пестрящие крупными заголовками и фотографиями невероятных побед человека над природой. В октябре – сообщения о Парижской авиационной выставке. 333 участника, из которых 318 – французы. Самолеты братьев Райт строили во Франции по лицензии. Авиационный ажиотаж охватил смекалистых механиков. Многие богатые господа заказывали себе самолеты, и появилось много маленьких компаний, которые их строили. 40 самолетов Demoiselle, каждый весом всего 144 кг, с двухцилиндровым оппозитным двигателем, были проданы перед новым 1910 годом, хотя их летные характеристики не отличались безопасностью.

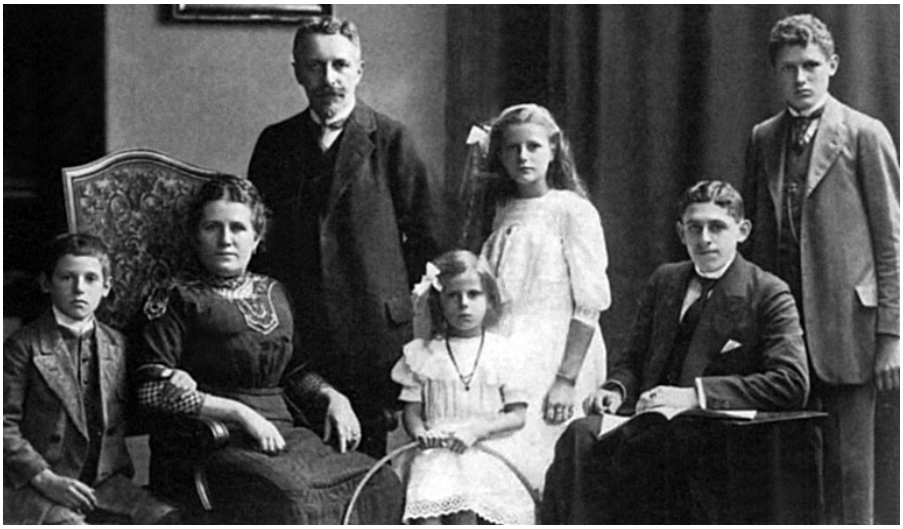
Самолеты братьев Райт стали выгодным инвестированием на Уолл-Стрит. Их компанию пригласили в корпорацию. Братья

получили 100 тыс. долларов сразу, 40 % акций и 10 % от цены всех проданных самолетов. Вильбур был избран президентом. Братья Райт стали крупнейшими строителями самолетов. Их завод в Дайтоне строил 4 машины в месяц.

Семья перебирается в фамильный дом Мессершмиттов в Бамберге. Предки Вилли жили здесь испокон веков и занимались доставкой грузов по реке Майн. Прадед Адам как-то привез бочку вина и стал продавать его горожанам стаканами. Они попросили привезти еще. И так он стал виноторговцем. В конце XIX века Мессершмиттам был пожалован фамильный герб, копию которого и сейчас можно увидеть в их Винном доме на углу Langestrasse и Schonleinsplatz. Отец Вилли вынужден был возглавить семейный винный бизнес после того, как его старший брат – Андреас эмигрировал в США.

Вилли рос очень умным ребенком. Как только он научился читать, каждая книга или статья в журнале, попавшая к нему в руки, поглощалась с невероятной скоростью. Помимо успехов по всем предметам в школе и занятий музыкой, он проявлял особый интерес к механическим игрушкам и самолетам.

В возрасте 12 лет он уже строил летающие модели самолетов с резиновым мотором по своим эскизам и чертежам. На большой поляне на окраине Бамберга он запускал их в свободный полет и постигал азы устойчивости и управляемости. Потом отец купил ему очень дорогой маленький трехцилиндровый моторчик, работающий от баллона со сжатым воздухом. И новая модель самолета Вилли летала уже значительно выше и дальше. Вилли прекрасно разбирался, что такое воздушный винт, элероны и руль высоты. Уже с этого возраста он проявил четкое стремление к простейшему конструкторскому решению, быстро пройдя путь от сложного биплана к простому моноплану.



Семья Мессершмиттов в 1911 году. Вилли – крайний справа.

Дядя Пий Мессершмитт жил в пригороде Мюнхена и был очень успешным художником-пейзажистом. Вилли часто бывал у него и оказывался в очаровательном мире графических изображений шедевров фауны и флоры Баварии. Его завораживала способность дяди Пия создавать графическую модель оригинала. И он старался всячески подражать дяде – с помощью карандаша и белого листа бумаги запечатлеть увиденное, особенно облик и устройство интересующих его самолетов. Уже тогда Вилли обладал прекрасным пространственным воображением. Дядя Пий учил его рисовать. Помимо карандашных рисунков, Вилли очень нравилось писать небольшие картины акварелью. Общение с дядей Пием оставило неизгладимый след на всю его жизнь. Он не только научился излагать свою мысль, свое озарение в виде карандашного эскиза, но и во время короткого отдыха побаловать себя написанием неплохой акварели.

Другой дядя – Иохан Мессершмитт – жил в Швейцарии, был доктором философии и преуспел в геодезии и картографии. Он для Вилли тоже был целым кладезем идей и графического мастерства.

Дети в семье были окружены вниманием и заботой родителей и жили в полном достатке. В свои 13 лет Вилли выглядит как денди, в шикарном костюме-тройке с модным широким галстуком к белой рубашке со стоячим воротничком. И даже с цепочкой на жилетке. У него красивое лицо, модная короткая стрижка. Он похож на обоих родителей, унаследовав их благородные черты. Но уже в этом возрасте его взгляд отличается

какой-то пристальностью, повышенным вниманием. Его глаза просверливают насквозь, так он хотел побольше узнать об этом мире. Эта особенность его взгляда сохранится в зрелые годы, его пристальный взгляд не померкнет и в старости.

Была еще одна дорогая игрушка, которую купил отец и которую с радостью и упорством осваивали оба брата. Это был фотоаппарат. Он был большой, тяжелый и черный. Для фотографирования его нужно было привентить к треноге. Для каждой фотографии вместо задней стенки вставлялась черная кассета из тонкой жести со стеклянной пластинкой внутри, покрытой с одной стороны фотоэмульсией. К фотоаппарату прикладывалось несколько таких кассет. Их надо было перезаряжать в темной комнате при красном свете специально купленного фонаря.

Сколько терпения и аккуратности потребовалось от пятнадцатилетнего Вилли, чтобы научиться разводить проявитель, закрепитель и выполнять весь процесс обработки фотопластинок и печати фотографий строго по инструкции. Но зато какая радость, когда ты держишь в руках еще мокрую бумажную копию увиденного тобой важного события или дорогого лица! Вилли очень гордился, что умеет фотографировать.

Отец Фердинанд тоже интересовался летательными аппаратами. В увлечении Вилли – его тяге к техническим новинкам – он видел свои несбывшиеся мечты стать инженером и радовался, что у него такой сын. Он общался с местными энтузиастами планеризма и познакомил сына с недавно приехавшим в Бамберг архитектором Фридрихом Хартом, который уже несколько лет в качестве хобби конструировал планеры и летал на них. Харт собрал группу молодых энтузиастов планеризма, в нее со временем вошел и Вилли. Харт был поражен знаниями мальчика в области авиации.

Планерная юность

Фридрих Харт был для Вилли и учителем, и старшим товарищем, а главное – притягательным источником новых сведений о развитии авиации и руководителем создания летающего планера с человеком на борту.

Харт заболел авиацией после увиденного во Франции в августе 1908 года полета Вильбура Райта на их биплане. И хотя потом он внимательно изучил отчеты Лилиенталя о летных испытаниях, оставшиеся после его смерти в Национальной библиотеке Мюнхена, Харт ими не воспользовался. В конструкции

своих планеров он повторял многие решения братьев Райт.

Когда Вилли стал членом команды помощников Харта, они уже построили и испытали его планер S 2, который летал без летчика только на привязи и поднимался в воздух при сильном ветре. Теперь было решено строить планер с большей площадью крыла для свободного полета с летчиком. Тут уж Вилли приложил свои умелые руки и знания. Обсуждалась схема, рисовали эскизы, заготавливали деревянные бруски, строгали, пилили и склеивали. Харт учил своих помощников, как самым простым способом получить функционально необходимую и легкую деталь планера.

В конструкции планера все было рационально. Центральная силовая коробка образовывалась двумя вертикальными пирамидами из деревянных стоек, соединенных основаниями на крыле. Верхняя служила опорой для тросов, поддерживающих крыло. На вершине перевернутой нижней пирамиды не только крепились тросы-растяжки от крыла, но и лыжа-полоз, на скамеечке которой восседал пилот. Фюзеляж планера представлял собой вертикальную продолговатую прямоугольную рамку из сосновых реек. Только в самом хвосте она была покрыта пленкой, служившей вертикальным оперением. Там же сверху крепилось горизонтальное оперение. Рули направления и высоты отсутствовали. Все управление полетом осуществлялось двумя рычагами с тягами, с помощью которых производилось изменение угла атаки крыла и его скручивание в ту или иную сторону.

В канун нового, 1914 года команда мальчишек под руководством Харта перевезла разобранный планер по зимней заснеженной дороге за 20 километров к северу от Бамберга на вершину плоского холма Кулм. Это место Харт выбрал потому, что на вершине холма постоянно дул довольно приличный ветер. Когда планер S-3 собрали, он весил всего 35 кг.

Мальчишки бежали и тащили планер за веревку против ветра. Харт взлетал, веревку бросали, и планер пролетал расстояние порядка ста метров. В награду за старания Харт предложил патнадцатилетнему школьнику Вилли Мессершмитту совершить самостоятельный полет. Это была особая честь, и Вилли заставил свои колени не дрожать. Он внимательно выслушал предполетные наставления Харта, тот скомандовал, и группа ребят с ускорением потащила планер с вцепившимся обеими руками в рычаги управления Мессершмиттом навстречу ветру. Вилли все делал, как учил Харт. Как только он оказался в воздухе и планер стал набирать высоту, немного отдал от себя оба рычага, уменьшив угол атаки крыла. Планер уже набрал скорость, и только тут Вилли осознал, что он летит. Это

свершилось! Он летел один, и большая птица, сделанная и его руками, несла его в воздухе. Посадка прошла благополучно. Его все поздравляли с первым в жизни полетом.

Юному Мессершмитту удалось сделать фотографию S-3, летящего с Хартом на высоте пяти метров над снежным покровом холма. Это была очень трудная задача – поймать в видоискателе быстро летящий планер и успеть нажать кнопку тросика затвора фотоаппарата, укрепленного на штативе. Но Вилли продемонстрировал и мастерство фотографа. Снимок получился. Потом, когда он принес показать фотографию Харту и его помощникам, она вызвала всеобщее восхищение. Вилли на своих фотографиях внизу теперь ставил дату съемки, место и инициалы – WM. На этой стояла дата 8.02.1914.

В следующем полете на посадке Харт врезался носком лыжи в ледяную корку глубокого снега, планер перевернулся, хвостовое оперение отлетело. После этой аварии решили больше здесь не летать. Харт облюбовал прекрасный склон горы в районе Рена рядом с местечком Хейдельштейн, недалеко от поселка Оберельсбах, примерно в 100 километрах северо-западнее Бамберга. После второго визита на это место всей командой там начали строить большой сарай-хижину.

В новом планере S-4 сосновые рейки фюзеляжа уступили место стальным трубкам. Размах крыла уменьшился на метр. Старались сделать планер более надежным и безопасным. Когда планер был готов, он весил 50 кг. Запакованый в фанерные ящики, он вместе с техническим скарбом с холма Кулм был погружен на дрезины и в сопровождении Харта, Мессершмитта и Штюрмера доехал до городка Бишофсхайм. Отсюда эти три фанатика планеризма везли тяжелые ящики вверх до местечка Хейдельштейн, а там недалеко на горе и их хижина. Когда планер был собран, наступило 1 сентября 1914 года. Шла война. К этому времени самолеты уже летали на высоте 6 км со скоростью 200 км/ч, на дальность 1000 км без посадки.

Харта мобилизовали через несколько дней, местечко Хейдельштейн и весь район Рена были объявлены закрытой зоной. Вилли остался один с мечтой о полете на их планере. Только через семь месяцев Вилли получает по почте от Харта открытку с требованием проверить сохранность их хижины и планера в Рене. Когда шестнадцатилетний юноша один добрался до места, перед его взором предстала страшная картина – сорванная с петель дверь валялась на земле, внутри сарая погром, планер разломан, инструмент похищен.

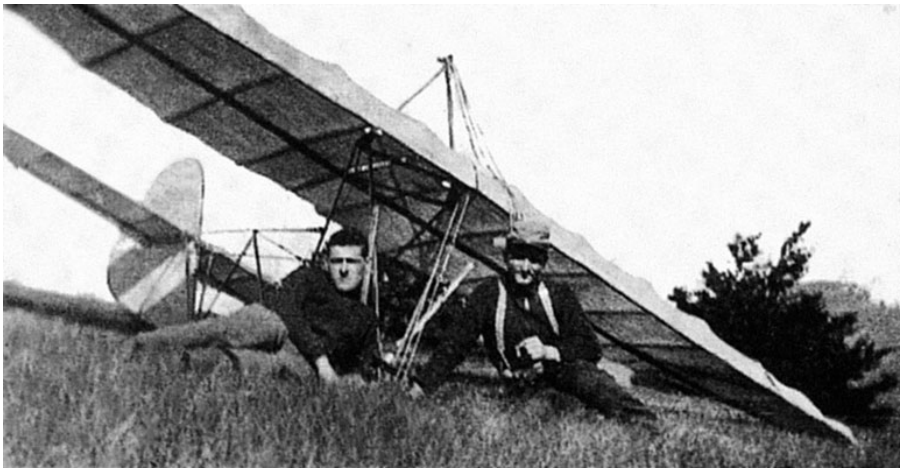
Получив печальную новость от Вилли, Харт в ответном

письме предлагает ему самому построить новый планер. Юноша, вдохновленный таким доверием, принимается за дело, организовав рабочее место в сарае двора своего дома Мессершмиттов. Вся эта планерная деятельность проходила параллельно с учебой в школе и не оставляла взрослеющему Вилли ни минуты на развлечения со сверстниками и ухаживания за девушками.

Вооружившись инструментами и приспособлениями из гаража Харта, Вилли начал кропотливо заготавливать однообразные детали будущего S-5. Харт забрасывал его письмами с подробными инструкциями и эскизами узлов. Он всячески поощрял юношу комплиментами о его преданности и верности авиации, усердии и блестящем таланте. Вилли использовал сохранившиеся в целости детали от разломанного S-4. Стальные трубки фермы фюзеляжа были сварены заново. Неподвижное вертикальное и горизонтальное оперение, как и крыло, было обшито хлопчатобумажной тканью, пропитанной лаком. Вес планера составил 32 кг. Вклад Вилли был оценен названием готового планера: «Harth-Messerschmitt S-5».

Несмотря на напряженный конец учебного года и необходимость подготовки к вступительным экзаменам в колледж, Вилли в конце августа закончил постройку планера. И тут же получил от Харта из Мюнхена короткое сообщение, что он едет и хочет летать.

Тогда Вилли выпросил у отца помощника – военнопленного француза, направленного работать в их винный магазин. Вдвоем они запаковали планер в ящики, приехали с ними в городок Бишофсхайм и по знакомой дороге – вверх на гору к своей хижине. Харт уже ждал их там. Быстро собрали планер, отбалансировали его. И Харт взлетел. Сначала пролетел всего 80 метров. В последующие дни уже взлетал на высоту свыше 20 и парил 300 м.



Юный Мессершмитт с помощником у планера S-5.

Вилли фотографировал планер и перед началом летных испытаний, и в воздухе, оставив потомкам бесценные изображения их творения. Но в полете планер проявил недостаточную устойчивость по рысканию. Харт решил удлинить фюзеляж. Вилли согласился. Но времени уже не было. Отпуск Харта из армии кончался, да и у Вилли заканчивались летние каникулы, и он должен был приступить к учебе в Высшем реальном училище в Нюрнберге.

Харт снова в письмах к Мессершмитту излагает свои идеи новых планеров, рассматривая Вилли как главного своего партнера по планерному проектированию. В марте 1916 года Харт возвращается с фронта и лихорадочно строит новый планер. Но когда ему удается заключить контракт с одной компанией на его строительство, а Вилли попросил включить и его в этот контракт, то Харт ему отказал, ссылаясь на то, что Вилли еще подросток. Так между ними пролегла первая трещина.

Весна в Нюрнберге уже вступила в свои права. Солнышко припекало, и по улицам неслись веселые ручейки, но рано утром, когда Вилли спешил в училище, все еще было замерзшим. Он с усердием занимался в предпоследнем классе, уроков задавали очень много, и свободного времени опять не было. Когда он вернулся из училища, хозяйка квартиры, у которой он снимал комнату, протянула ему телеграмму. Она была из Бамберга с очень коротким текстом: «Умер папа. Приезжай. Мама».

Высокий семнадцатилетний юноша стоял в прихожей, не в силах пошевелиться. Наконец он пришел в себя и изменившимся голосом спросил у хозяйки:

– Когда ближайший поезд до Бамберга?

– Через три часа, – ответила она, порывшись в висевшем на

стенке расписании нюрнбергских поездов.

Вилли быстро собрал сумку и поехал на вокзал.

Фердинанд Мессершмитт скоропостижно скончался от сердечного приступа 28 апреля 1916 года на пятьдесят восьмом году жизни. Семейный бизнес – виноторговлю – возглавит старший брат. Вдова Анна Мария выйдет замуж за американского художника, профессора Мюнхенской академии художеств Карла фон Марра.

Когда Вилли вернулся к занятиям в Высшем реальном училище Нюрнберга, которое имело статус колледжа, Харт с нанятыми помощниками построил и перевез в Рен планер S-6. На нем он уже держался в воздухе три с половиной минуты.

Вилли сидит за письменным столом в арендуемой им уютной комнате. Хозяйка квартиры постаралась, чтобы герр студент ни в чем не нуждался. При свете настольной лампы он внимательно разглядывает титульный лист купленной им сегодня в центральном книжном магазине Нюрнберга технической новинки. Макает ручку с пером в чернильницу и на нижней правой стороне титульного листа книги пишет: «В.Мессершмитт» и ниже – 5. 04. 1917. Потом, задумавшись, ставит и короткую подпись. Хотя эта книга и была выпущена в Берлине в позапрошлом году, она впервые попалась ему на глаза. Дипломированный инженер Скопик озаглавил ее вопросительным предложением: «Как рассчитать конструкцию и постройку самолета?» Здесь же сообщалось, что в книге 169 иллюстраций, эскизы конструкций и многочисленные примеры расчетов.

Вилли полистал книгу – теперь у него есть над чем скрупулезно работать вечерами. Он протягивает руку и берет с полки на стене другую книгу, из той же серии, но купленную им полтора года назад. Он изучил ее от корки до корки, но ему хочется их сравнить. Ее название тогда его заворожило: «Руководство для авиаконструктора». В ней было тридцать пять таблиц, 218 иллюстраций и подробные компоновки трех самолетов. И опять справа внизу на титульном листе чернилами было им написано: «Вильгельм Мессершмитт. 16.09. 1915». Он очень берег эту книгу, часто заглядывал в нее, как в справочник. На его полке за эти два года скопилась целая библиотека книг и журналов по авиации.

В начале лета 1917 года Вилли Мессершмитт получает диплом об окончании Высшего реального училища в Нюрнберге и в радостном настроении возвращается домой. Впереди беззаботные месяцы отдыха в родном Бамберге и за ними поступление в университет.

Но неожиданная повестка на призывной пункт расстроила радужные планы. Вилли надел военную форму, началась мучительная муштра курса молодого бойца. Затем болезнь, госпиталь. После выздоровления Вилли начинает бомбить начальство рапортами с требованием направить его служить в авиационный корпус. Но все безрезультатно. Тогда он отправляет увесистые письма военному начальству в Мюнхен и Берлин, в которых обосновывает необходимость использования планеров в войсковых операциях и предлагает себя в качестве конструктора военных планеров. Но и тут все без ответа. Его отправляют в летно-саперный дивизион, и он попадает в батальон, который подготавливает взрывы. Там он дождался конца войны.

Двадцатилетний солдат.

Мирное время открыло двери университетов как для бывших студентов, так и для абитуриентов. Вилли уже все решил заранее – только мюнхенская Высшая техническая школа. Это высшее учебное заведение Германии котировалось не ниже московского Императорского Высшего технического училища. Там в это время преподавал аэродинамику знаменитый профессор Жуковский, а его студенты Туполев, Сухой и другие станут известными авиаконструкторами.

Зачисление Мессершмитта на первый курс прошло очень гладко. Ректор даже предоставил в его распоряжение большую комнату для использования в качестве лаборатории исследования летательных аппаратов. Мюнхен – город знакомый, с вековыми традициями научных исследований. В его библиотеках найдешь самые новые издания и самые древние. И до Бамберга поезд идет всего четыре часа. Правда, в городе сейчас неспокойно. Все говорят о революции, частые митинги. Социал-демократы и коммунисты выступают с разными прожектами, и все обещают светлое будущее. Говорили, что Ленин прислал трех евреев-коммунистов организовать Баварскую республику, но он этому не верил. Вилли эта шумиха совсем не трогает. У него своя мечта и свой очень ответственный план: он должен овладеть научными основами создания самых совершенных летательных аппаратов – стать авиаконструктором высочайшей квалификации. Ради этого он поступил в технический вуз, и увлекаться политикой он просто не имеет права.

Авиаконструктор-самоучка Харт носил усы и летом от солнца прикрывал залысины на лбу военной фуражкой. Был он небольшого роста и отличался неукротимой энергией, большими амбициями и невероятным упрямством. Когда все кругом управляли самолетами и планерами рулем направления, рулем высоты и элеронами, на всех планерах Харта управление в полете осуществлялось по старинке – поворотом и деформацией крыла. Ларчик открывался просто: он запатентовал эту систему. Только на следующем S-7 он установил руль направления и педали для его отклонения. Каждый раз, когда Харт приглашал, Вилли никогда не отказывался окунуться в этот волшебный мир надежд, чертежей, качества деталей и узлов, сборки, регулировки и захватывающего полета очередной рукотворной птицы.

Когда выяснилось, что Харт не может принять участие в транспортировке готового S-7 на склон, Вилли в лучшем виде сделал это за него. Он собрал и отбалансировал планер на земле. Харт приехал и начал летать. Все вроде бы получалось.

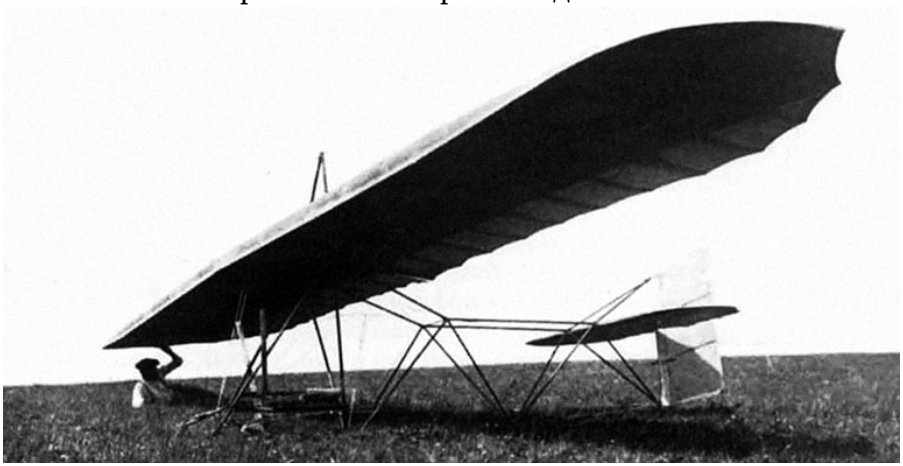
Они даже испытали новый способ управления по направлению – установили на концах крыла отклоняемые воздушные тормоза. Но этот эксперимент тогда не показался им удачным, и они вернулись к управлению рулем направления.

В очередном полете вдруг налетел сильный порыв ветра, планер сделал кульбит и рухнул. Харт отделался ушибами и сразу решил строить новый.

Они оба не могли уделять этому проекту много времени, но решили не спешить и более тщательно и точно по чертежам изготовить все детали. Схема осталась прежней, но удлинили

ферму фюзеляжа и уменьшили площадь крыла. Носок крыла теперь обшивался фанерой и сечение профиля выдерживалось точнее. Все расходы по постройке планера делили поровну. Лето 1920 года они провели в Рене – Харт много летал на новом S-8, а студент Мессершмитт придумывал разные усовершенствования, чтобы он летал дольше.

В это время большая часть планеристов Германии, сплотившись вокруг энергичного редактора журнала «Воздушный спорт» Оскара Урсинуса, принимали участие в соревнованиях в Вассеркуппе. Эта гора превратилась в постоянное место тренировочных и испытательных полетов планеров. Харт и Мессершмитт с ними не контактировали и не разглашали свои конструкторские решения. В гордом одиночестве они продолжали испытывать планеры на своей горе в Хейдельштейне.



Планер S-8 перед рекордным полетом, 1921 год.

Планер S-8 как бы отдавал им долг за его тщательное изготовление и летал лучше всех предыдущих. Когда время его полета перевалило за десять минут, их посетила дерзкая мысль – попробовать побить мировой рекорд продолжительности полета планера, равный пятнадцати минутам. Надо было только «поймать» восходящий поток воздуха и не выскочить из него как можно дольше.

И это чудо произошло 13 сентября 1921 года – планер затянуло на небывалую высоту. И он не сопротивлялся. Харт боялся отлетать далеко и повернул обратно к месту старта. Он кружил и петлял на высоте 150 метров. Его ручные часы показывали, что он уже продержался двадцать минут – мировой рекорд побит! Он снизился до 60 метров. Но в этот момент произошло что-то непонятное. Планер задрал нос, потерял скорость и рухнул с большой высоты. Сердце Вилли хотело

выпрыгнуть, когда он с двумя помощниками бежал к месту падения в 200 метрах ниже точки старта. Они с ужасом увидели искореженные стальные трубки фермы фюзеляжа, распластанное крыло планера и под ним неподвижное тело Харта. Он был еще жив, но без сознания. Быстро соорудили носилки и доставили его в госпиталь. Врачи объявили – перелом таза и черепа, сотрясение мозга. Неофициальный рекордсмен мира Фридрих Харт остался жив, но полностью после полученных травм так никогда и не восстановился.

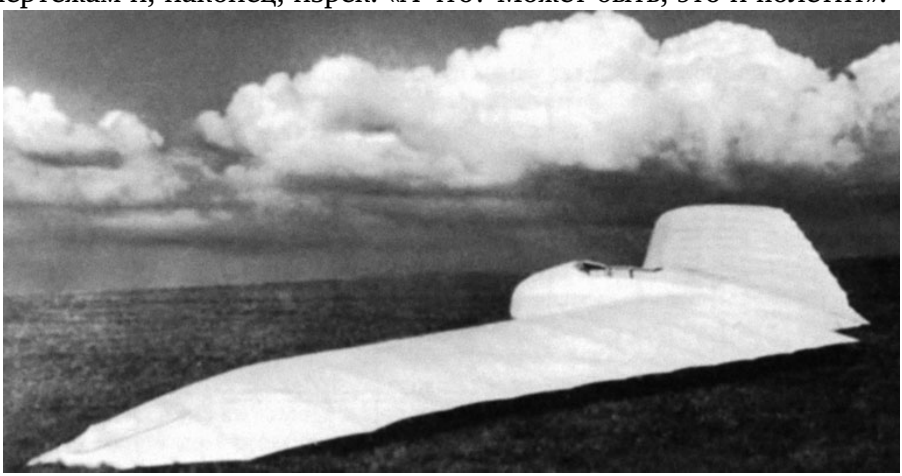
В двух популярных в Германии журналах «Воздушный спорт» и «Техника полета и самолетовождение» за подписью «Мессершмитт» появляются первые в жизни Вилли публикации, посвященные рекордному полету их планера. Двадцатитрехлетний автор скрупулезно описывает условия, в которых проходил полет, и отдает должное мастерству пилота Харта. Он отмечает, что достигнутый успех – результат почти десятилетних поисков и эсперимента с разными конструкциями планеров, полученный Хартом и Мессершмиттом. И что теперь доказана возможность создания планеров, которые летают длительное время при сильных порывах ветра. В тексте место падения планера указано как место посадки, и ни слова об аварии. В примечании редактора дана рекомендация господам Харту и Мессершмитту в будущем на рекордные полеты приглашать независимых наблюдателей.

Еще до того как разбился Харт, Вилли задумал удивить мир. У него созрел проект невиданного планера. Он был похож на летающее крыло совы. Концы крыла были устремлены вперед, образуя обратную стреловидность. Вилли очень целеустремленно стремился снизить сопротивление планера и решился вообще избавиться от хвостового оперения. Как и прежде, пилот менял угол атаки крыла и закручивал его в ту или иную сторону. Но теперь, когда не было руля направления, педалями летчик отклонял воздушные тормоза на концах крыла. Каплевидный закрытый фюзеляж с кабиной пилота завершал привлекательный облик этого чудо-планера, нарисованный Вилли на большом листе ватмана. Проект планера был настолько дерзким, что Вилли решил пока не показывать его Харту.

Наконец, он решился самостоятельно построить бесхвостный планер по своему необычному проекту. Тяга мюнхенского студента к новым, даже рискованным конструкторским решениям ради улучшения летных качеств планера была настолько велика, что он идет на создание полномасштабной модели для летных испытаний с летчиком в свободном полете и ожидает получить ответ от природы, правильны ли его расчеты. Братья Райт и

другие авиаконструкторы тратили годы на продувку своих моделей в аэродинамических трубах и на предварительные испытания в воздухе масштабных моделей без пилота. И только потом на полномасштабном аппарате взлетал пилот. У Мессершмитта времени и средств на длительные исследования не было. Фактор времени в конкурентной борьбе он уже усвоил. Нужен результат, и как можно скорее. Этот подход студента Мессершмитта будет проявляться потом в течение всей жизни знаменитого авиаконструктора.

Но после проведения всех расчетов и изготовления чертежей основных узлов и деталей Вилли решился все показать Харту. Тот поднял брови, долго сопел, проверяя расчеты, задавал вопросы по чертежам и, наконец, изрек: «А что? Может быть, это и полетит».



Планер Мессершмитта S-9 – летающее крыло, 1921 год.

Когда S-9 уже строили, Харту пришла идея принять на нем участие в соревнованиях в Рене. Но этому не суждено было сбыться. Первые же полеты выявили неустойчивость летающего крыла. Как ни старался Вилли вносить все новые изменения, чтобы сделать его устойчивым, ничего не помогало. Дальнейшие летные испытания, от греха подальше, решили прекратить. Так и осталась эта большая белая птица только инструментом получения результата воздушного эксперимента, проведенного ее конструктором. Но Вилли был убежден: отрицательный результат – тоже результат.

Он никогда больше не будет строить бесхвостные самолеты, кроме навязанного ему в 1940 году ракетного перехватчика Ме-163 по проекту Липпиша.

После установления, пусть и неофициального, рекорда продолжительности полета репутация Мессершмитта как

конструктора планеров в Германии существенно возросла. Харт все еще находился в госпитале, и Вилли после занятий в институте вечерами работал над новыми проектами планеров в меблированной комнате, которую он снимал в Мюнхене. Они с Хартом уже поняли, что надо построить надежный планер для обучения моложежи полетам с двумя рычагами управления круткой крыла.

Общий вид учебно-тренировочного планера S-10 начертил Харт еще до своего падения. Работая над чертежами узлов и деталей, Вилли, естественно, принимал собственные конструкторские решения. Когда он показывал их Харту в госпитале, то часто получал бурные возражения. Но работа над проектом S-10 все же продвигалась.

Надо было уже думать, где его строить, и Вилли, оставшись без инициативного партнера, был вынужден сам искать место. Остановился на городке Бишофсхейм, куда по железной дороге они привозили свои планеры. Отсюда их везли дальше в гору, где на них летал Харт. В маленькой местной гостинице Вилли арендовал заднюю комнату. Она же служила и мастерской для изготовления деталей нового планера.

Харт в ближайшее время летать не мог. Нужны были новые летчики и добровольные строители их планеров. Как привлечь молодежь? Решили, что надо перебираться туда, где собираются все планеристы, на гору в Вассеркуппе, там построить свою хижину, там открыть свою летную школу. Но для этого необходимо зарегистрировать свою компанию и дать рекламное объявление в журнале «Воздушный спорт».

Студент Вилли становится бизнесменом, ведет переговоры с муниципальными чиновниками и множеством нужных людей, появляется то там, то тут – работает за двоих. В первом номере «Воздушного спорта» за 1922 год появляется объявление: «Строительство планеров Харт-Мессершмитт. Бамберг, Бишофсхейм». В Бишофсхейме он уже создает приличную производственную базу – переоборудует кегельбан в ангар-цех для сборки планеров – и нанимает рабочих.

На горе в Вассеркуппе он строит единственную в округе хижину-ангар с непротекающей крышей, которая сразу становится желанным местом посиделок планеристов. Во время тумана и в дождливую ночь набивалось много народа, и столяр-краснодеревщик, который клеил для Мессершмитта деревянные детали, готовил на всех кофе и крепкий пунш. Дружеское общение с планеристами разных школ было полезно и для Вилли. Здесь были очень интересные личности. От пилотов он узнавал плюсы и минусы разных планеров в воздухе, от конструкторов –

удачные и ошибочные решения. Многие из его собеседников в хижине и на горе станут столпами авиационной промышленности Германии. Здесь же Вилли вербовал будущих учеников своей летной школы, которая готовила пилотов для их особенных планеров. Чтобы успешно управлять в полете скручиванием крыла, требовались специальные навыки.

Первым выпускником летной школы стал Вольф Хирт, который фактически только переучивался. Год назад он уже летал здесь на планере-биплане. Сначала Вольф помогал собирать первый планер в Бишофсхейме и даже оставался там за старшего. Потом стал первым летчиком-испытателем готового S-10.

В этот день ветер был хороший, и Вольф легко оторвался от земли. Но когда он набрал высоту метра три, неожиданный порыв бросил планер в сторону. Вольф пытался парировать крен, но новый порыв ветра добил новичка и его большую птицу. Планер врезался в промерзлую землю с креном, и конец рычага управления ударил Вольфа в горло так сильно, что его голос так и не восстановился полностью.

Весна 1922 года застала Вилли за существенной модернизацией S-10 – он хотел значительно уменьшить его сопротивление и создать планер для соревнований. Теперь механизм скручивания концов крыла уже внутри, и сопротивление снизилось. Фюзеляж вместо традиционной трубчатой сварной открытой фермы выполнен из фанеры в форме обтекаемого несущего короба, что также снизило сопротивление. В крыле, как всегда, один лонжерон. Он должен служить осью, относительно которой производится крутка крыла. Потом Мессершмитт запатентует схему однолонжеронного крыла и уже не сможет от нее отказаться даже на истребителе. Крыло крепится к фюзеляжу на двух пилонах и двух подкосах. Это уже планер S-11.

А Вольф Хирт оттачивает свое летное мастерство на втором экземпляре S-10 и начинает учить летать других товарищей по школе. К концу весны еще несколько человек освоили этот планер Мессершмитта и получили летные свидетельства, необходимые для участия в соревнованиях.

Планеры Мессершмитта всегда доставляли много хлопот Технической комиссии, которая проверяла прочность конструкции и давала разрешение для участия в соревнованиях. Вилли так «вылизывал» силовые элементы своих конструкций, что их прочность всегда была на пределе, но они выдерживали все воздушные нагрузки.

На ежегодные планерные соревнования в Вассеркуппе в августе 1922 года Мессершмитт сумел выставить четыре S-10 с

питомцами своей школы. Они завоевали много призов. Особенно своим летным мастерством отличились Хирт и барон фон Фрейбург. Но интенсивные полеты выявили и конструктивный недостаток системы управления скручиванием крыла большого удлинения. Проблему теперь горячо обсуждало все планерное сообщество в Вассеркуппе.

Планерист из Ганновера на планере «Вампир» ученого-аэродинамика Георга Маделунга впервые продержался в воздухе более часа, убедительно доказав преимущество аэродинамически чистого планера классической схемы с элеронами на крыле. Это был моральный удар по скручиваемому крылу Харта – Мессершмитта. Но деваться Вилли было некуда, и он решает продолжать совершенствовать свою схему, пытаясь выжать из нее максимум аэродинамического качества.

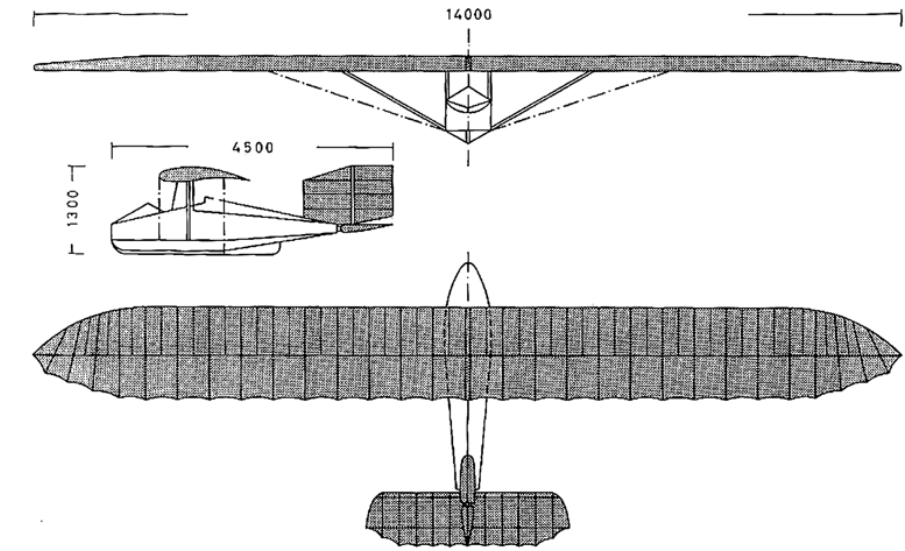
Здесь, на склоне, и в хижине Вилли очень помогала его младшая пятнадцатилетняя сестра Элизабет, которой нравились планеры и их талантливые строители. Здесь она и познакомилась с Георгом Маделунгом. Потом она удачно выйдет за него замуж, и он станет другом Вилли.

Тут подоспел и «аэродинамический» S-11, на который Вилли очень рассчитывал. Идея была богатая, но погубило этот планер совсем другое. Вольф Хирт взлетел на нем, сидя в непродуваемом фанерном фюзеляже, и сразу почувствовал запаздывание в реакции планера на отклонения рычагов. Он, конечно, еще не достиг того мастерства в скручивании крыла, каким обладал Харт, и новый планер его плохо слушался. Полеты повторялись в разных погодных условиях, а планер вел себя, как необъезженный мустанг. Вилли терялся в догадках. Потом обнаружили производственные дефекты в системе управления крылом. Короткая жизнь S-11 закончилась, когда при изменившем направление порыве ветра Хирт не справился с его управлением и врезался в землю. Для Вилли было интереснее построить новый планер, чем ремонтировать этот.

В этот период постепенно, несмотря на ожесточенное сопротивление Харта техническим новшествам студента, лидерство в тандеме Харт-Мессершмитт переходит к молодому, технически более подготовленному Вилли. Его простые и эффективные конструкторские решения, снизившие вредное сопротивление планера, Харт вынужден был признать. Ученик превзошел учителя.

Планер S-12 Вилли строил впопыхах – хотел успеть к соревнованиям. Но он пытался применить на нем все лучшее, что знал. В дело пошли детали с предыдущих планеров. Он тогда еще

не знал истинную причину потери управляемости его длиннокрылых машин на некоторых режимах полета. И S-12 опять оказался таким же. Хотя на нем Вилли использовал свой новый аэродинамический профиль крыла с постоянным центром давления, который до сих пор под названием Геттинген-535 применяют конструкторы планеров, это ничего не дало. И даже замена двух рычагов на одну ручку управления не помогла. Старая система скручивания консолей по-прежнему создавала предпосылку к летному происшествию.



Общий вид планера S-12.

После пяти падений Вольфа Хирта и их длительного тщательного анализа у Вилли уже не было сомнений, в чем их причина. За эту ценную информацию по экспериментам в свободном полете с его детищем не пришлось дорого заплатить, поскольку Вольф в этих падениях серьезно не пострадал. Только надежда Вилли блеснуть с новым планером на соревнованиях 1922 года лопнула как мыльный пузырь.

Если до соревнований Харт и Мессершмитт поддерживали видимость партнерства, то уже в их ходе все видели их отчужденность. Вилли уже не зависел от Харта – два последних планера он конструировал сам и строил их на свои деньги. Через месяц после соревнований Харт направил Мессершмитту официальное письмо о расторжении партнерства. Их компания по строительству планеров перестала существовать. Сборочный цех в Бишофсхейме ликвидировали, а летная школа досталась Вольфу Хирту. А заказанную ранее и доставленную в Бишофсхейм высококачественную древесину для деталей планеров выкупил

брат, Фердинанд Мессершмитт. Через восемь месяцев после письма Харта в журнале «Воздушный спорт» появится рекламное объявление новой авиастроительной компании Мессершмитта.

Новый, 1923 год будет для Вилли счастливым, он это чувствовал. Последний курс в институте. Многие инженерные дисциплины позади. Он прекрасно усвоил аэродинамику, аэромеханику, устойчивость и управляемость летательных аппаратов, провел много часов в аэродинамических трубах и умеет продуть любую модель. Его профиль крыла с плавно отогнутой задней кромкой, центр давления которого не смещается при изменении угла атаки, родился здесь, в аэродинамической трубе.

Вилли теперь знает, как сделать скручиваемое крыло послушным при разных и даже отрицательных углах атаки. Его новый планер S-13 впитает в себя все его изобретения и будет лучшим. Работа над чертежами нового планера идет полным ходом. Он немного удлинил фюзеляж, уменьшил хорду крыла и его площадь. Вилли организует свою новую производственную базу на окраине Мюнхена, и весной планер был готов.

Несколько первых полетов Вольфа Хирта были обнадеживающими. Вилли радовался, как ребенок. Наконец-то он создал надежную в управлении конструкцию. Он еще докажет всем этим ученым умникам, что и скручиванием крыла можно управлять креном планера даже при очень сильных порывах ветра.

Вольф Хирт летел на высоте 15 метров при постоянном встречном ветре и наслаждался новым планером Мессершмитта. Кабина не продувается, одна ручка управления и педали руля направления – класс! Внизу проплывали поля с почти растаявшим снегом. Было тихо, и только ветер высвистывал свою успокаивающую мелодию. Вот впереди показался черный массив леса. На его границе планер тряхнуло вниз. Вольф инстинктивно рванул ручку на себя, и вдруг холодок пробежал по его спине: он почувствовал, что ручка отсоединилась от крыла и болтается. Неуправляемый планер S-13 сначала пытался задрать нос, но налетевший порыв верта прижал его к земле, и он так и врезался в нее почти плашмя. Сильная боль пронзила спину Вольфа Хирта, и он потерял сознание.

«Боже милостивый! Что на этот раз?» – вырвалось у Вилли, когда он в бинокль смотрел на летящий планер и увидел его падение.

Оказалось, что сложилась трубчатая тяга управления, работающая на сжатие. Трубы для таких тяг поставляла одна компания, и никто не додумался проверять толщину их стенки, а

на сложившейся тяге она оказалась вдвое заниженной. Вольф Хирт попал в госпиталь с переломом таза. Простой недогляд при изготовлении тяги из готовой трубы обернулся гибелью планера и тяжелой травмой летчика-испытателя.

Но у несгибаемого студента Вилли Мессершмитта уже был готов проект почти такого же, но еще более совершенного планера, размах которого чуть уменьшился, а длина фюзеляжа увеличилась. Этот проект Вилли будет защищать в качестве дипломного проекта по окончании курса обучения по специальности инженера-механика в Высшей технической школе Мюнхена. Тогда студенту Мессершмитту пришлось сильно поволноваться. Руководители факультета не утвердили такую тему дипломного проекта, как планер. Но нашлись заступники – два известных профессора. Один из них интересовался авиацией, поскольку его сын увекался планеризмом. Вдвоем они убедили ректора, что планер может быть темой дипломного проекта.

К началу ежегодных соревнований планеристов в августе в Рене он успеет построить два таких планера. На этот раз свою производственную базу конструктор Мессершмитт разместил в большом сарае во дворе родительского дома в Бамберге. Предварительно он зарегестрировал свою авиастроительную компанию «Flugzeugbau Messerschmitt Bamberg».

Новый летчик-испытатель Ганс Хакмак первый раз взлетел на S-14 незадолго до начала соревнований. Планер управлялся безукоризненно. Склон в Вассеркуппе не баловал планеристов хорошим ветром. Они съехались со своими самыми лучшими рукотворными птицами на ежегодный смотр достижений самых талантливых и смелых, и им нужен был ветер. Но к концу соревнований ветер усилился, летать стали чаще и выше.

30 августа ветер достиг ураганной силы, Вилли решил: это его шанс, и Ганс Хакмак взлетел на S-14 первым. Планер даже не надо было разгонять на веревке. Его просто отпустили на гребне холма, и он сам взлетел, подхваченный движущимся воздухом. Ветер был такой силы, что уже через две минуты длиннокрылый планер с Гансом оказался на высоте 300 метров. Планер вел себя идеально. Казалось, что конструкция Мессершмитта и была создана для сильного ветра. Ганс какое-то время попетлял над склоном, затем с левым креном, подхваченный ветром, полетел к Хейдельштейну. За большим лесным массивом он сел на вспаханное поле, немного повредив законцовку крыла.

Самое интересное было то, что ни один прославленный планер, пытавшийся взлететь при таком сильном ветре после планера Мессершмитта, сделать этого не смог. S-14 был объявлен победителем планерных соревнований 1923 года и лучшим по

конструкции.

Так закончилась планерная юность Вилли Мессершмитта. Она сделала молодого конструктора знатоком аэродинамики, прочности самых легких конструкций и летных испытаний. Теперь его влекли моторы. К планеру он вернется только через двадцать лет, разработав конструкцию гигантского грузового Ме-321.

С Фридрихом Хартом он расстался мирно, и они сохранят теплые отношения, вспоминая на редких встречах о целом десятилетии их попыток подняться в небо. Дальнейшая судьба Харта будет нелегкой. Летать он не сможет, потеряет работу архитектора из-за своего членства в партии нацистов. В 1923 году это членство еще не было привилегией. Целых десять лет Харт будет безработным, и только когда партия получит власть, его назначат Главным архитектором города Бамберга.

Через десять лет и Вилли Мессершмитт будет стоять на пороге очень трудной дилеммы: отдать душу дьяволу или не отдать.

Колея

В июле 1932 года заявление с требованием назначить Гитлера рейхсканцлером подписал 91 профессор. Через полгода, 30 января 1933 года, Гитлер становится хозяином Германии, и воодушевленные нацисты начали ее переустройство по своим понятиям.

Вилли Мессершмитт сидит за рабочим столом в своем кабинете на заводе в Аугсбурге и просматривает свежие синьки рабочих чертежей своего нового двухместного спортивного М-35. Он еще не знает, что это его последний спортивный самолет. Вилли, как всегда, вложил в этот проект все самое лучшее, что он освоил. Тут и мощный звездообразный мотор в обтекателе НАКА, и консольное шасси, на которое он недавно получил патент. Но мысли его все время возвращаются к тем событиям, которые происходят вокруг.

Вилли смотрел на молниеносные перемены в стране с какой-то потаенной надеждой. Кажется, то светлое будущее, о котором ему так искусно нашептывал Тео Кронейс, действительно не за горами. Ведь сейчас все дошли до нижней точки. Инфляция такова, что все сбережения растаяли, люди стали не только безработными, но и нищими.

Теперь у него появилась уверенность, что эти решительные и энергичные парни, получившие шанс из рук дряхлеющего президента, действительно реализуют его на практике и страна

оживет. Перед его глазами всплыл образ Гитлера, каким он видел его там, на большом собрании нацистов. А ведь это его новый канцлер! И ужимки, и истеричные выкрики того человека с челкой и в мятой гимнастерке теперь не кажутся ему такими ужасными. А вежливый и щеголеватый Гесс, летающий как профи? Он тоже воплощение большой скрытой силы. Верный друг и прекрасный летчик Тео Кронейс, еще десятки достойных людей вокруг – все они в одной целеустремленной команде, уверенно идут одной дорогой впереди всего немецкого народа и уже проделали в ней глубокую колею.

Его друзья Кронейс и Гесс уже и здесь, в Аугсбурге, поработали ему во благо – отстояли завод у кредиторов от банкротства и его захвата вероломными конкурентами. Скоро ожидается решение суда Аугсбурга об отмене банкротства BF-W. И то, что нацисты сейчас по всей стране неистово рушили все демократические устои и самым бесчеловечным образом преследовали коммунистов и социал-демократов, он считал вынужденным, но необходимым способом сплочения и выживания немецкого народа.

И то, что сразу распустили старый парламент, запретили собрания и газеты, критикующие нацизм, Вилли казалось вполне оправданным. А дальше уже все понеслось как следствие новой революции: арест десяти тысяч противников режима после пожара Рейхстага, создание «чрезвычайных» судов и концлагерей, «бойкот» еврейских граждан, запрет свободного выезда из страны, изгнание из университетов неугодных профессоров, «чистка» среди писателей и художников. В опубликованном списке запрещенных писателей их число перевалило за сто сорок, а запрещенных книг – за двенадцать тысяч. Когда в Берлине, Мюнхене и других университетских городах пылали костры из этих книг, Вилли Мессершмитт и эту публичную акцию нацистов посчитал вынужденно необходимой.

В его родной Высшей технической школе Мюнхена, где он теперь на полставки преподавал, страсти бурлили вовсю. Особое внимание нацисты уделяли политической обработке молодежи, создавая свои организации в школах и вузах. Преобладающая часть студенчества оказалась благоприятной средой для нацистской агитации. Этому содействовала и консервативная часть профессуры, которая, как и чиновничество, формировала новый идейный климат. Но Мессершмитт в этом не участвовал. На лекциях и занятиях он говорил только о самолетах.

На выборах в новый рейхстаг нацистам отдали голоса более семнадцати миллионов немцев, или почти 44 % голосовавших, и Вилли Мессершмитт всем своим нутром ощутил, что Германия

прошла точку возврата и руководство страной нацистами необратимо.

Когда суд Аугсбурга отменил банкротство авиационного завода, компания BF-W, к которой он принадлежал, могла возобновить свою коммерческую деятельность. Но она оказалась полностью разоренной. На заводе осталось только 82 работника. Отто Штромейер, потерявший свои вложения в компанию и покинутый женой, ушел из авиационного бизнеса. Гесс и Кронейс своими связями защитили завод от продажи. Вкупе с Герингом они решили отдать завод Мессершмитту при соответствующих условиях.

Вилли об этом решении еще не знал. Он только мог анализировать дальнейшие варианты своей судьбы. Вечером, когда на заводе уже почти никого нет, он в тиши своего кабинета может собраться с мыслями о будущем. В новой власти у него много друзей, и они уже многократно доказали ему, что их дружба это не пустые слова. И это очень влиятельные люди. Один Гесс чего стоит. Но у Вилли есть и один очень влиятельный враг. Это Мильх. После непонятных катастроф его пассажирских самолетов, купленных «Люфтганзой», а особенно после гибели в 1928-м Ганса Хакмака на первом пассажирском М-20, отношение Мильха к нему резко изменилось. Мильх везде старался намекнуть на некомпетентность и легкомыслие молодого авиаконструктора. Летчик Ганс Хакмак был лучшим другом Мильха. Теперь, когда Геринг становится министром авиации, Мильх на правах его заместителя совсем обнаглел. В сердце Вилли пронзительной болью отзывается недавний прогноз Мильха: «Вы никогда больше не получите государственного заказа на созданные вами самолеты. Будете строить по лицензии самолеты других конструкторов».

Угроза этих слов была реальной. Мильх пользовался полным доверием Гитлера. Как ни печальны были раздумья, Вилли решил: единственным его спасением может быть защита со стороны Гесса и Кронейса, который дружен с Герингом.

Тео Кронейс боролся за «своего» авиаконструктора всеми доступными ему средствами. Он реально знал порядки в партии. Доверить авиационный завод можно было только верящему в национал-социализм конструктору. Тео уже неоднократно намекал Вилли: быть членом нацистской партии сейчас очень важно. Членство в партии – это свидетельство единомыслия и преданности, оно как пропуск на их закрытую, но прямую как стрела дорогу к процветанию. «Сейчас в партию хлынула масса людей. В партии уже около миллиона. Но я обещаю тебе добыть

более ранний номер членского билета», – увещевал Тео.

Вилли с радостью узнал новость: сразу после назначения Гитлера канцлером Аэродинамический исследовательский институт в Геттингене получил контракт на строительство большой аэродинамической трубы с рабочей частью 6 х 8 метров. В душе он надеялся, что это только первый кирпич в будущем мощном здании авиапромышленности и что ему доведется продувать в ней модели своих самолетов.

В ближайшем свидании с Лилли он сказал ей, что ему надо вступить в партию национал-социалистов. Она долго молчала. Потом тихо произнесла: «Да, другого выхода нет».

Тео Кронейс сообщил Герингу и Гессу, что Мессершмитт согласен стать членом партии. Они одобрили это решение и заметили Кронейсу, что теперь нет препятствий передать завод BF-W под ответственность Мессершмитта.

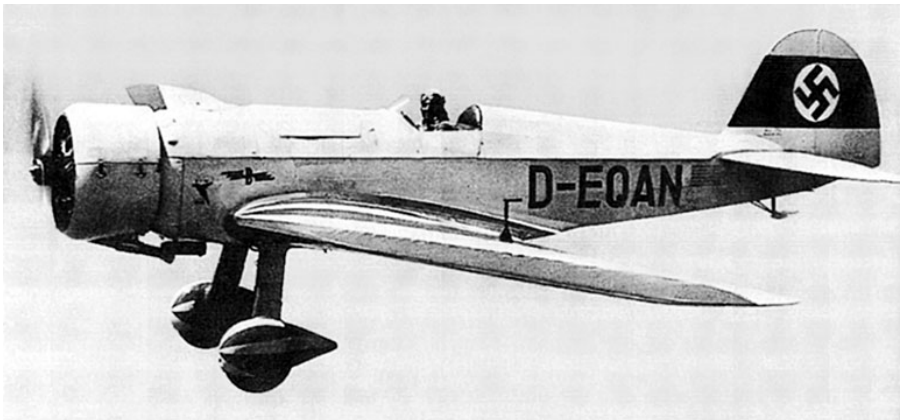
Как по мановению волшебной палочки, Вилли становится важной персоной компании «Баварский авиационный завод (BF-W)» в Аугсбурге. Его утверждают в должности Главного технического директора. Своим помощником он назначает очень одаренного инженера Рэкана Кокосаки, с которым он будет вместе до разгрома в 1945 году. Кокосаки, киприот по происхождению, пришел на завод семь лет назад и проявил себя как талантливый коммерческий директор. В совете директоров экономикой компании заправлял мюнхенский банкир Фридрих Сейлер. А свою компанию Messerschmitt Flugzeugbau GmbH он опять консервирует, сохраняя все ее юридические права.

Тем временем из раздвинутых ворот ангара, который служил на заводе сборочным цехом, оставшаяся с Мессершмиттом небольшая группа квалифицированных рабочих выкатила первый готовый спортивный М-35. Он будет очень вертким и легко управляемым. По этим качествам ему не будет равных еще несколько лет. Лучшие пилотажники Европы будут заказывать у Мессершмита этот самолет, и пятнадцать машин будет построено.

Под псевдонимом Мюллер на этом самолете со своим навигатором фон Вюрмбом будет летать Рудольф Гесс. Лучшие механики Мессершмитта были им выделены для технического обслуживания и подготовки к полетам самолета Гесса. И он выиграет ежегодные гонки из Мюнхена до самой высокой горы на границе с Австрией – Зугшпитце – и обратно. После этого радостного события отношения Гесса и Вилли стали еще более теплыми.

Когда первый экземпляр самолета М-35 выкатили из заводского ангара, его окраска разительно отличалась от всех предыдущих: киль был окрашен широкой красной

горизонтальной полосой, в центре которой в белом круге красовалась черная свастика. Эта символика, заимствованная с нарукавной повязки нацистов, теперь стала обязательным атрибутом обозначения государственной принадлежности самолетов.



Спортивный М-35 позволил заводскому пилоту Мессершмитта два года подряд быть чемпионом Германии по высшему пилотажу.

Тео Кронейс приехал на завод к Мессершмитту в радостном настроении. Его массивная бритая голова на короткой шее блестала как масляный блин. После крепкого рукопожатия Тео с видом заговорщика, как всегда немного по-бычьи наклонив вперед голову, торжественно произнес: «Разрешите, дорогой друг, вручить вам членский билет нашей партии. Рекомендации дали ваш покорный слуга и уважаемый господин Гесс». И он протянул Вилли небольшую розовую сложенную карточку, чуть больше визитки. Новый член нацистской партии внимательно начал ее рассматривать, не говоря ни слова. Наверху во всю ее ширину заглавными буквами было напечатано: NATIONALSOZIALISCHE DEUTSCHE ARBEITERPARTEI. Ниже – свастика, обрамленная слева и справа оливковыми веточками. Слева от нее, под словом «область», было написано от руки Бавария, справа – Аугсбург. А дальше было самое главное. Под жирной чертой «Членский билет №». И на часто пролинованном продолговатом прямоугольнике, исключающем стирание и повторное написание, от руки были написаны цифры номера – 342354. На задней стороне в правом нижнем углу красовалось его фото.

Почему-то Вилли подумалось: «Вот и попал я в их колею, и теперь, наверное, мне из нее никогда не выбраться». Но он с улыбкой и словами благодарности пожал руку Тео.

Радоваться особо было нечему. Чтобы поднять завод,

Мессершмитту позарез нужны были заказы на самолеты. Ведь один его новый спортивный М-35 пока в двух экземплярах, и он не может прокормить завод. И уже следующим утром ему позвонили из Министерства авиации и попросили подписать контракт на производство 12 самолетов. Это было чудо. Колея заработала! И пусть эти самолеты бипланы, пусть их надо строить по лицензии Хейнкеля. Но это деньги! Можно нанять рабочих и инженеров, купить новое производственное оборудование.

Самолетом, который предстояло строить, Не-45С, был новейший двухместный бомбардировщик с одним V-образным мотором в 750 л.с., весивший более двух тонн и вооруженный двумя пулеметами и бомбодержателями. На нем можно было здорово поднять квалификацию персонала завода. Его также заказали строить компаниям Фокке-Вульфа и Гота. И Вилли подписал контракт.

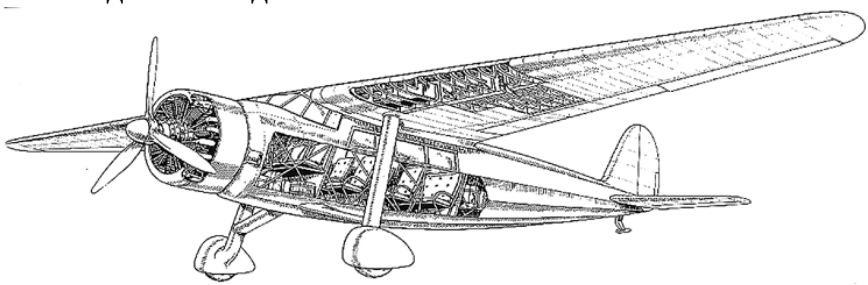
Но когда его конструкторы приехали на завод Хейнкеля в Варнемюнде за чертежами и технической документацией и хотели осмотреть готовый самолет, то их даже не пустили на завод. И только после грозного приказа Министерства авиации им в конце концов готовый самолет показали, но не на заводе, а на площадке за его территорией. Эрнст Хейнкель считал Вилли Мессершмитта выскочкой и не желал делиться с ним своими производственными секретами.

Пока завод осваивал биплан Хейнкеля, надо было думать, каким проектом занять конструкторов. Похоже, угроза Мильха сбывается: он не дает ему государственных заказов, а щедро раздает их Юнкерсу и Хейнкелю. Но Мильх был не в силах запретить ему продавать самолеты частным лицам и за границу. И Вилли решает подготовить техническое предложение по пассажирскому одномоторному самолету для Румынии. Он был рассчитан на шесть пассажиров и двух членов экипажа, был похож на его М-18d и М-26, только мотор теперь был в обтекателе НАКА и воздушный винт стал трехлопастным. Сечение фюзеляжа стало вместо прямоугольного почти круглым. А в целом этот проект вобрал в себя все лучшее и отвечал всем требованиям к пассажирским самолетам местных авиалиний. Румыны пару лет назад купили его двухместный тренировочный М-23, потом лицензию на его производство и были от него в восторге, считая Мессершмитта лучшим европейским авиаконструктором легких самолетов.

Кокосаки полетел в Бухарест с рулоном технического предложения, а вернулся с жирным контрактом. Вилли со своими конструкторами начал разработку рабочих чертежей для авиазавода в Бухаресте. Шасси и тормозную систему колес для

этого самолета изготовила компания «Месьер».

Хотя этот проект – М-36 – Мессершмитта и будет реализован только в одном экземпляре самолета, он окажется очень удачным. Машина леко пройдет заводские летные испытания и будет эффективно эксплуатироваться на регулярных авиалиниях Румынии до 1938 года.



Румынский пассажирский М-36 Мессершмитта.

Тео Кронейс не мог смотреть спокойно, что вытворяет Мильх с заводом в Аугсбурге. Какая-то жалкая подачка в виде всего дюжины «хейнкелей», в то время как их должны построить пять сотен. Это он узнал по секрету от своего друга в Министерстве авиации. Нет, этого Мильха надо призвать к порядку. Это не справедливо и не по-государственному. Когда Германии позарез нужны боевые самолеты в огромных количествах, этот Мильх не дает развиваться Баварскому авиационному заводу. Конечно, Мессершмитту ехать к Мильху нельзя. «А что, если мне самому попробовать? Это, пожалуй, идея», – закончил он свои раздумья. После этого, улучив момент, переговорил с Герингом. Теперь Тео был уверен, что Мильх получит нужные слова от Геринга и будет сговорчивее.

Обсудив с Тео состояние дел на других авиазаводах, расстроенный дискриминацией, Вилли про себя решил: «Пусть работает колея» – и согласился на визит Тео к Мильху.

Они поехали вдвоем с Сейлером, ответственным финансистом BF-W. Тео надел парадную форму штурмовика самого высшего звания, которую он недавно получил. Сейлер был в черном костюме с черным галстуком. Мильх встретил их радушно, поздравил Тео с новым званием в СА. Когда сели за стол, Мильх заявил, что высоко ценит конструкторский талант господина Мессершмитта, но не может ему простить того, что он прятался после катастроф самолетов М-20 «Люфтганзы». Теперь, в качестве предварительного условия заказа, он требует от Баварского авиазавода обязательства оплатить в течение 24 часов после падения любого нового самолета, спроектированного Мессершмиттом, штраф в сумме двух миллионов рейхсмарок.

Мильх от удивления даже поднял брови, когда Сейлер тихим и уверенным голосом произнес: «Баварский авиационный завод принимает это условие». Мильх также обвинил Мессершмитта в продаже проекта самолета в Румынию, на который были затрачены так нужные Германии трудовые ресурсы. На это тут же возразил Кронейс: «А что ему оставалось делать, если ни один его проект не покупает правительство?» Они просидели у Мильха целый час и вышли с заказом на постройку по лицензии 30 новейших двухмоторных бомбардировщиков Дорнье. Это уже были большие деньги, и можно было начинать коренную реконструкцию завода. В северо-западном углу территории заложили новые цеха и ангары. Число работающих на Мессершмитта перевалило за 500.

Конструкторы Мессершмитта быстро освоили чертежи бомбардировщика Дорнье, потому что он был очень похож на разработанный ими и построенный три года назад биплан М-22. Теперь Дорнье спроектировал моноплан с лучшими моторами и новым оборудованием. Многое в конструкции Do-11 казалось спорным, но в целом было чему поучиться. Им предстояло обеспечивать производство конструкторским сопровождением. На этой машине повысили свою квалификацию и производственники завода.

Нацисты в это время продолжали реконструировать политическое устройство страны. После законов о лишении суверенных прав земель Германии и роспуска их парламентов усиленно создавались все атрибуты унитарного государства. Бывшие партийные гауляйтеры стали назначаться Гитлером имперскими наместниками земель. Завершился самороспуск всех еще не запрещенных партий. Введен запрет на создание новых партий. Установлена однопартийная система. Принят закон о лишении всех эмигрантов германского гражданства. Теперь каждого неблагожелательного гражданина по любому доносу сажали в концлагерь и держали там, сколько хотели. Гитлеровское приветствие становится обязательным для государственных служащих.

Съезд победителей открылся с помпой в первый день сентября в Нюрнберге. Вилли не давал покоя вопрос: откуда Гитлер возьмет столько денег, чтобы быстро наладить производство вооружений в таком количестве и такого качества, какого достигли развитые страны. Конечно, Гитлер посадил своего человека – Шахта – председателем имперского банка, и он уж точно придумает какой-нибудь финансовый фокус. Хотя сейчас на съезде все говорят о национальной революции, а о приготовлении к войне – ни слова.

Но у Геринга в голове война была главной стратегической перспективой. Он уже собирал по всей стране компании, способные создать самое совершенное воздушное оружие и в больших количествах. Когда он думал о Баварском авиационном заводе, все яснее вырисовывалась необходимость укрепить руководство хорошим организатором. Молодой и талантливый Мессершмитт должен всю свою энергию отдавать созданию новых конструкций боевых самолетов и не отвлекаться на реконструкцию производственных цехов, обустройство жилья для нанимаемых рабочих, снабжение производства материалами, готовыми изделиями и транспортом. И чем больше он об этом думал, тем определеннее проявлялся его старый друг Тео Кронейс. Во-первых, он прекрасный летчик и всю свою жизнь посвятил самолетам. Во-вторых, он верный товарищ и один из лидеров СА. В-третьих, он волевой организатор и уже семь лет владеет успешной авиакомпанией. И, наконец, он дружит с Мессершмиттом, испытывал его самолеты, и они легко сработаются.

В письме Кронейсу, которое Геринг подписал 20 октября 1933 года он видит его в новой роли организатора авиационной промышленности Баварии и настоятельно рекомендует опытному менеджеру сосредоточиться на реорганизации и перестройке самолетостроительной компании в Аугсбурге, намекая на предстоящую разработку одноместных скоростных боевых машин.

Тео воспринял рекомендацию Геринга как приказ. Теперь они будут работать с Вилли в одной компании. Они уже с ним в одной колее, и уже никто не может свернуть с нее ни вправо, ни влево. Но теперь у них одна цель – построить как можно больше одноместных скоростных боевых самолетов высочайшего качества. И никто не должен им мешать!

Тео знал, что новый закон о статусе чиновников возвышал их права, но требовал очиститься от неблагонадежных и имеющих не арийское происхождение. Теперь он просто считал своим долгом использовать все свое влияние в партии, чтобы защитить интересы Баварского авиазавода, Вилли Мессершмитта и свои собственные. Тео Кронейс решил избавить всех от Мильха. Но как изящно! Просто надо доказать, что Мильх – полуеврей.

На стол Геринга легли фотографии с еврейского кладбища. На них в разных ракурсах красовалось надгробие с фамилией Мильх. Из приложенных справок и копии свидетельства о смерти следовало, что покойный никто иной, как отец Эрхарда Мильха.

Геринг сразу сообразил, что это скандал высшей категории. Любимец Гитлера, который завоевал его сердце, еще когда возил лидера партии на самолете «Люфтганзы» по предвыборным

митингам, госсекретарь Министерства авиации, которому лично Гитлер поручил вооружить Военно-воздушные силы новыми самолетами, – и вдруг полуеврей. Нет, господа, это уже удар по нему, Герингу, и по всему высшему руководству партии! Но замять это дело не удастся. Тот, кто донес на Мильха, – честный и преданный товарищ, он обязан был это сделать. Но надо найти доказательство, убеждающее всех, что Мильх – чистокровный ариец. Уже слишком много людей знают об этом «открытии» и ждут с нетерпением расправы. Когда Геринг заговорил с Мильхом о его происхождении, тот побледнел и только разводил руками, не предложив никакого решения. Он только повторял, что это наверняка дело рук Кронейса.

Геринг затребовал полное досье Мильха. Его мать – чистокровная немка. Надо исключить отца. Живой ум Геринга тут же родил сценарий. Мать Мильха пишет заявление, что родила Эрхарда не от мужа и его формального отца, а от любовника – чистокровного немца.

Гитлер, Гесс и фон Бломберг слушают доклад Геринга о чистоте происхождения Мильха в первый день ноября 1933 года. Принимают решение: Эрхард Мильх – ариец. Больше к этому вопросу никогда не возвращались.

Идея Тео рассчитаться с Мильхом была богатая, но… Тео хотел как лучше, а получилось хуже. Теперь Мильх затаил злобу и на Кронейса. Но, в конце концов, все они были в одной колее, у них были одни цели и задачи.

В этой же колее был и Вилли Мессершмитт. После того как был вынужден продать душу дьяволу, он чувствовал себя в этой колее почти комфортно – мог проектировать новые самолеты. Жестокая расправа над старым и заслуженным Хьюго Юнкерсом, который не захотел в колею, потрясла Вилли. Нацисты отняли у него все – его патенты и компанию. А ему, Мессершмитту, вот прислали заказ на проектирование и постройку нескольких туристических одномоторных самолетов для представления Германии на ежегодных авиационных соревнованиях в следующем году – «Международный туризм – 1934».

Глава 3
Дорога к истребителю

Роберт Люссер

Дипломированный инженер с большим опытом переходит к Мессершмитту от Хейнкеля через месяц после того, как Министерство авиации прислало Тактико-технические требования и контракт на туристический четырехместный одномоторный низкоплан. Шесть таких машин предлагалось построить к лету следующего, 1934 года, когда в Варшаве будет дан старт ежегодным авиационным соревнованиям. Такие же контракты были заключены с компаниями «Фиезлер» на самолет Fi-97 и «Клемм» на Kl-36.

Вилли встретил Роберта Люссера приветливо, предложил сесть. С тех недавних пор, когда от него ушел Курт Танк, его небольшим конструкторским отделом начал командовать тихий Рихард Бауэр. Вилли тогда не мог платить Танку достойную зарплату – завод был в банкротстве. Теперь дело пошло, и он может себе позволить разделить увеличивающийся конструкторский отдел на две части. Проектное бюро будет мозговым центром концепций и обликов, будет выполнять предварительное проектирование новых самолетов. И для руководства им он мечтает заполучить такого прекрасного специалиста, как Роберт Люссер. Большая по численности часть конструкторов останется под началом Бауэра и образует Конструкторское бюро, которое будет разрабатывать рабочие чертежи и всю остальную техническую документацию для постройки самолетов по наработкам Проектного бюро.

Вилли постарался раскрыть перед Люссером широкую перспективу работы на самом острие технических достижений самолетостроения. Им предстоит разработка самых совершенных и скоростных самолетов. Роберт и сам догадывался об этом. Он знал, что Мессершмитту нужно набрать практически новый коллектив конструкторов, и видел себя одним из его лидеров. Последний год он работал у Хейнкеля, спроектировал одноместный скоростной спортивный He-71, затем участвовал в разработке истребителей. Уходил от Хейнкеля без сожаления. Люссер был рад избавиться от гнета братьев Гюнтеров, которые в Конструкторском бюро Хейкеля заправляли буквально всем и не давали ему возможность проявлять инициативу.

Они договорились, что Люссер займет должность

руководителя Проектного бюро с 1 ноября 1933 года. Денежное вознаграждение – оклад 800 рейхсмарок в месяц и премиальные: полрейхсмарки за лошадиную силу моторов каждого проданного самолета.

Роберт Люссер был на год младше Вилли. И на год позже него стал дипломированным инженером, защитив диплом по электротехнике в Высшей технической школе Штутгарта. Но он увлекся авиационным спортом и стал замечательным пилотом. На первых послевоенных гонках самолетов вокруг Германии в 1925 году он знакомится с авиаконструктром Гансом Клеммом, который взял молодого энтузиаста авиации к себе и научил его премудростям проектирования самолетов. Уже в свои 29 лет Люссер выиграл международные состязания легких самолетов во Франции и вошел в летную элиту Германии.

Через год после основания Клеммом в 1927 году собственной самолетостроительной компании Люссер становится ее директором и участвует в разработке многих проектов самолетов. Первым был L-25, двухместный одномоторный спортивный низкоплан. Он оказался настолько удачным, что их было построено в разных модификациях более тысячи, в том числе по лицензии в Англии и США. Он продолжает летать и в международных соревнованиях туристских самолетов в 1929–1932 годах занимает призовые места. Затем Люссер под руководством Ганса Клемма проектирует четырехместный одномоторный туристский низкоплан Kl-31 с закрытой комфортабельной кабиной, как в лимузине. На Kl-31a уже стоят гидравлические амортизаторы стоек шасси и шины колес низкого давления. Мощные двигатели – рядный Аргус в 120 л.с. или звездообразный Сименс в 160 л.с. – ставились на разных модификациях. За четыре года Клемм построит более 30 таких машин.

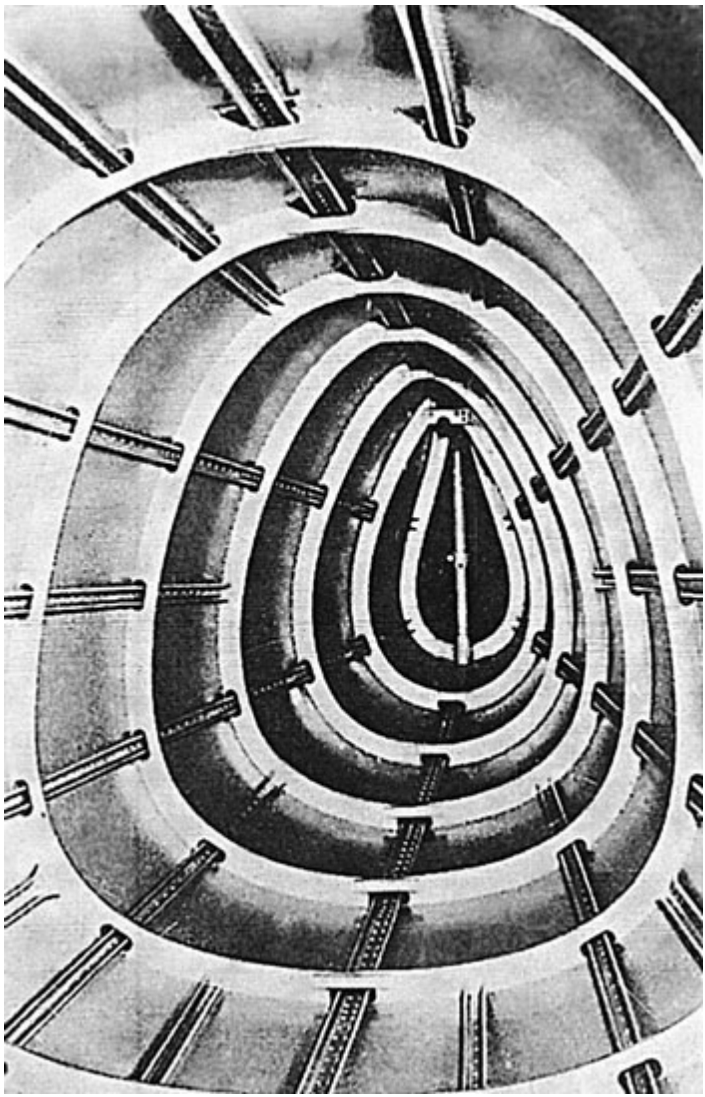
Опыт Люссера по туристскому низкоплану сейчас нужен Вили, как никогда. Ведь он не только проектировал у Клемма Kl-32, но и летал на одном из них в соревнованиях туристских самолетов в прошлом году. По воспоминаниям Люссера легко представить себе облик и характеристики участвовавших в соревнованиях самолетов. В основном они же будут соперниками нового самолета Вилли в следующем году. Польские туристские машины имели предкрылки по всей передней кромке крыла и закрылки. Поэтому они могли очень медленно лететь со скоростью обычного автомобиля. Немецкие самолеты Клемма Kl-32 взлетали и садились на дистанции менее 100 метров, в ралли их средняя скорость была меньше 200 км/ч, а максимальная скорость – чуть больше 220.

Люссер был жизнерадостным, улыбчивым и очень энергичным. У него красивое интеллигентное лицо и еще пышная шевелюра. Его спортивная фигура, средний рост, вежливая манера общения и внимательные глаза за неизменной оправой очков создавали образ симпатичного человека, с которым хотелось работать.

Проектное бюро начало работу над туристским самолетом М-37. Для Роберта Люссера это была серьезная переделка его клеммовского Кl-32. Та же кабина, та же схема. Даже откидные створки остекления кабины также поворачиваются на петлях, установленных на козырьке. Только площадь остекления кабины побольше. Господин Мессершмитт требует, чтобы самолет прекрасно летал на очень маленькой скорости и на очень большой. Он принимает все решения, а Роберт только предлагает возможные варианты. Вилли решил проектировать самолет под самый мощный из имеющихся двигателей – перевернутый рядный Хирт с восемью цилиндрами на 240 л.с. и трехлопастным воздушным винтом. Если у Клемма крыло имело кривую заднюю кромку, переходящую в законцовку, и Роберт считал его идеальным, то Вилли признает строго трапецевидное крыло с прямыми кромками и небольшими скругленными законцовками. Очень эффективные английские предкрылки Хендли-Пейджа он заполучил в обмен на свой патент однолонжеронного крыла. Для минимальной скорости, короткого взлета и посадки Вилли принимает рисковое решение – вместо элерона установить на верхней поверхности крыла поворотный интерцептор. Всю заднюю кромку занять сдвижным закрылком Фаулера, а всю переднюю – двумя секциями предкрылка. Такой мощной механизации крыла еще ни у кого не было. А когда Мессершмитт объявил, что и шасси будет убираемое, а на хвосте вместо колеса – легкий костыль, то Люссер понял, что ему придется работать за кульманом без выходных. По условиям соревнований крылья надо складывать вдоль фюзеляжа для транспортировки самолета. Вилли решает крепить стойки шасси к центроплану, выполненному как одно целое с фюзеляжем, как на Кl-32, и складывать только консоли крыльев. В консолях сделать нишу для колес и убирать ноги шасси по размаху. Придумали простейший и легкий механизм уборки и выпуска шасси. Ручка в кабине между передними сиденьями пилота и механика соединена с храповиком. Качая ручку, вращают храповик, на ролик которого наматывается трос, и ноги шасси убираются. А выпускаются они под собственным весом. Убрать шасси – это снизить лобовое сопротивление. Потом выяснится, что из всех самолетов на соревнованиях убирающееся шасси, кроме

Мессершмитта, сделают только итальянцы на своем PS-1.

Консоли по традиции сделали деревянными. Но Мессершмитт смотрел вперед и решил их переконструировать в дюралевые. Со второй машины новую конструкцию консолей с дюралевым лонжероном и силовой обшивкой запустили в производство. А конструкция фюзеляжа претерпела революционные для предыдущих самолетов Мессершмитта изменения.



Хвостовая часть фюзеляжа Bf-108 изнутри.

Вместо сварной фермы из стальных труб – дюралевый монокок. Согнутые по контуру сечения фюзеляжа тонкие листы дюраля, соединенные со стрингерами и шпангоутами потайными

заклепками, образовывали жесткую и легкую конструкцию. Хвостовая часть фюзеляжа стыковалась заклепками из двух симметричных половинок на широких верхнем и нижнем стрингерах. Но формовать длинные листы дюраля медники завода еще не могли – не было нужного оборудования. Поэтому Люссер предложил стыковать листы на каждом шпангоуте.

Горизонтальное оперение, которое в полете нагружается вниз, крепилось к килю еще и верхними тросовыми растяжками. На самолетах для соревнований в Варшаве решили заднее сиденье не устанавливать.

Пока выпускали рабочие чертежи, индекс самолета поменялся. Новое Министерство авиации ввело единую для Германии систему обозначения самолетов. Теперь первые две буквы брались из названия компании, которая спроектировала самолет. А цифры – по книге регистрации министерства. М-37 стал Bf-108.

Новый «ребенок» Мессершмитта не без помощи Роберта Люссера родился ровно через девять месяцев, и 13 июня 1934 года он уже пробовал свои крылья над Аугсбургом под управлением Карла Франке. Остальные пять его братьев еще собирались в ангаре завода. До начала соревнований в Варшаве оставалось два с половиной месяца.

Первый блин комом

С механизаций крыла Вилли Мессершмитт что-то намудрил. Интерцепторы на верхней поверхности крыла, недалеко от его концов, вызывали опасливое недоумение у пилотов. Но Вилли был на 100 % уверен, что они обеспечат управление по крену на всех режимах.

Первый Bf-108A уже летал полтора месяца. Еще четыре самолета – немного меньше, но все действительно управлялись по крену без проблем. Оставалось провести испытания на самой малой скорости, на которой машина еще держится в воздухе и не сваливается. На предстоящих соревнованиях это особый вид состязаний с соответствующим количеством очков за величину минимальной скорости. Но вести машину с выпущенными закрылками и предкрылками на малой скорости очень трудно – эффективность рулей и интерцепторов очень низкая. А сваливается самолет на малой скорости из-за срыва потока на конце крыла. Вот летчик и балансирует на этом критическом режиме, стараясь не допустить срыва потока. Но при боковых порывах ветра, чтобы вывести самолет из крена, приходится отклонять интерцептор, а он сразу вызывает срыв потока на конце

крыла.

Пилот Министерства авиации Вольф фон Дюнгерн собирался выступить на соревнованиях в Варшаве на первом самолете Bf-108 V-1 и в конце июля отрабатывал этот злосчастный пролет на малой скорости.

В одном из проходов над летным полем завода на высоте 300 метров скорость самолета упала очень заметно. Выпущенные предкрылки и сдвинутые назад и отклоненные вниз на 30° закрылки позволяли самолету держать большой угол атаки. Подняв нос, он как бы завис.

Среди наблюдавших за этим цирковым номером с земли находился и Вилли. Прикрыв рукой глаза от ослепительного июльского солнца, он улыбался, переполненный чувством очередной победы над суровой природой воздуха. Его схема работала! Он заставил набегающий на крыло поток разогнаться в сужающейся щели под предкрылком и сдуть вредный набухающий пограничный слой с крыла. Такая же щель над закрылком сдувает пограничный слой с его верхней поверхности. Теперь все крыло сохраняет подъемную силу до очень большого угла атаки. Но и это еще не все. Отклоненные вниз предкрылок и закрылок изменили исходный двояковыпуклый профиль крыла. Он стал выпукло-вогнутым, и от этого его подъемная сила еще больше увеличилась.

Но что это?! Медленно летевший уже над дальним краем поля самолет вдруг скользнул на правое крыло, опустил нос и стремительно терял высоту, падая к земле по какой-то замысловатой спирали. Рокот ужаса, вырвавшийся у окружавших Вилли сотрудников, вывел его из оцепенения, и он рванулся туда, где за полем упал самолет. Белого купола парашюта в воздухе не было. Шансов найти фон Дюнгерна живым было очень мало. Осознание собственной катастрофы пришло к Вилли, как только он увидел еще дымящиеся обломки самолета. Из них извлекли тело пилота. Все кругом молчали.

До начала международных соревнований оставался только один месяц. Вилли, вполне реалистично оценивая ситуацию и помятуя недавний и печальный опыт с его самолетами M-29, прогнозирует запрет Министерства авиации на полеты оставшихся пяти Bf-108 и их участие в соревнованиях в Варшаве. Но он полон решимости драться. Его кабинет на заводе в Аугсбурге превращен в штаб. Здесь всегда несколько человек. Непрерывно звонят телефоны и ведутся переговоры с разными инстанциями. На ноги подняты все его друзья, чтобы нейтрализовать Мильха и других недоброжелателей. Поступило сообщение от сотрудника министерства – вероятность прикола

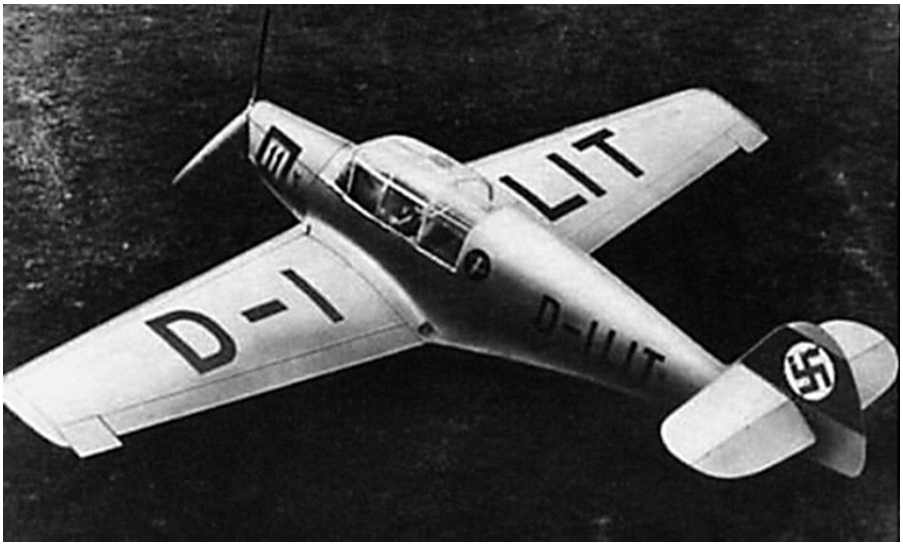
самолетов к земле очень высока. Комиссия по расследованию катастрофы Bf-108 V-1 склоняется к тому, что ее причиной является конструктивный дефект системы управления самолетом по крену. Вилли и сам слышал подавляющее мнение пилотов и специалистов – виноваты его интерцепторы.

Вилли со своими ближайшими помощниками заседает допоздна – дорогб каждая минута. Анализируют возможные варианты изменения системы управления по крену. Тео Кронейс, профессор Георг Маделунг и другие убедительно доказывают необходимость конструктивных изменений и доработки оставшихся пяти машин. Это единственный шанс избежать запрета Министерства авиации, настаивают они.

И Вилли решился на самый безболезненный вариант доработки. За счет концевых частей закрылков установить короткие, шириной всего 30 см, элерончики с увеличенной хордой. Он их называет поперечными рулями, хотя прекрасно понимает, что не в названии суть, а в выполняемой функции. Теперь на малой скорости в прямолинейном полете отклоняются только они, а интерцепторы вступают в работу только при отклонении ручки управления самолетом вправо или влево почти до упора.

Сделать модель и продуть ее в аэродинамической трубе уже времени не было. Вилли решил положиться на свою интуицию, мнение Люссера и Маделунга. Решение принято, и работа в ангаре закипела. Быстро соорудили маленький стапель для сборки поперечных рулей: их надо было изготовить десять летных и три для статических испытаний до разрушения. Закрылки с самолетов снимали и обрезали их концевые части до ближайшей нервюры. Изготавливали кронштейны, качалки и тяги системы управления поперечными рулями.

Когда второй Bf-108 V-2 был полностью доработан, все высыпали на летное поле смотреть, как он будет управляться новыми рулями. Эти испытания Вилли поручил Карлу Франке. Когда самолет взлетел, развернулся и прошел над летным полем, то все ясно увидели, как он, сначала неуверенно, затем все больше, начал крениться то вправо, то влево, уверенно возвращаясь в исходное положение. Почему-то все захлопали в ладоши. Вилли, гордо подняв голову, походкой победителя направился с себе докладывать в министерство. Доработка оказалась эффективной, и можно рассчитывать на успех в международных соревнованиях.



Доработанный Bf-108 V-2 с поперечными рулями на крыльях.

Общими усилиями сопротивление сомневающихся было сломлено, и четыре доработанных самолета Мессершмитта Bf-108 послали в Варшаву. Вот только у их пилотов было слишком мало времени, чтобы полностью использовать те новшества, которыми они обладали, и те преимущества, которые они могли дать.

Торжественная церемония открытия авиационных соревнований «Международный туризм -1934» началась ровно в 12 часов дня 28 августа на аэродроме в предместье Варшавы – столицы страны, пилоты которой были победителями предыдущих соревнований в 1932 году. Тут собралась вся авиационная элита. Четыре страны послали свои туристские самолеты с экипажами из двух человек – пилота и механика. Самая большая команда была из Германии. Ее представляли 13 самолетов: 4 «Мессершмитт» Bf-108, 4 «Клемм» Kl-36 и 5 «Физлер» Fi-97. Хозяева соревнований выставили 12 машин, Италия – 6 и Чехословакия – 3.

Перед началом церемонии самолеты были выстроены на поле в строгом порядке лицом к трибунам. Слева – команда Польши, посередине – три самолета Чехословакии и справа – команда Германии. Погода задержала итальянцев, и они прилетели уже после начала церемонии. Французы сначала заявили 8 самолетов, но их не успели подготовить.

Церемонию открыл приветственным словом президент Польши, маршал Иосиф Пилсудский. Он был уже старый, и маршальский мундир серого цвета с аксельбантами и тремя орденами и брюки с лампасами выглядели мешковатыми. На

голове осталось мало волос, и она отсвечивала седыми висками. Но главным его украшением были длинные белые усы, которые делали его похожим на моржа. Теперь, когда в конце января этого года Польша заключила с Гитлером пакт о ненападении, маршал не жалел теплых слов в адрес немецкой команды.

Красочное воздушное представление неоднократно сопровождалось овациями трибун, но заставило зрителей в ужасе замереть, когда польский истребитель PZL P.7 после завораживающего каскада фигур высшего пилотажа на низком выходе из петли зацепил крылом землю и, совершив несколько кульбитов, оказался на спине. Пилота вытащили живого, но помятого.

На следующий день начался первый этап соревнований – оценка технического совершенства туристского самолета. Очки присуждались за комфорт кабины и обзор, удобство управления и чтения информации с приборной доски, время запуска двигателя, легкость складывания крыльев, использование металла и за конструкторские решения, повышающие безопасность полетов. Судьи выше всех оценили самолеты Мессершмитта. За ними – итальянцы. И только потом машины Физлера. Первая победа! Вилли и его ближайшие помощники почти прыгали от радости.

Затем прошли состязания в коротком взлете. Измерялась дистанция от начала разбега до пролета над воротами высотой 8 метров. Тут впереди были чехи и поляки (75–78 м). Самолетам Мессершмитта с более тонким профилем крыла требовалось на 30 метров больше. Их посадочная дистанция оказалась тоже на 40 метров больше, чем у «Физлера» и польских машин. Это уже потеря очков, и делегация Мессершмитта загрустила. Но Вилли был категоричен: «Эти короткие дистанции взлета и посадки никому не нужны! Туристский самолет эксплуатируется на нормальных аэродромах с длинными полосами».

Зато в соревнованиях по расходу бензина на замкнутом маршруте длиной почти 600 километров самолеты Мессершмитта были первыми. Но за этот вид состязаний очков давали в два раза меньше, чем за предыдущие. И вперед по их сумме вышли поляки и немцы на Fi-97. Карл Франке оказался на шестом месте.

В состязаниях на минимальную скорость первая шестерка самых тихоходных самолетов, в которую входили самолеты Польши и Чехословакии, а замыкали ее два «Клемма», пролетела на скорости 54–58 км/ч. Вилли никогда не считал, что такая скорость нужна туристским самолетам, и не стал подделываться под эти странные требования устроителей соревнований. Он и так сделал все, что мог: очень длинные закрылки и предкрылки по всему размаху. Но портить максимальную скорость ради

надуманной минимальной он считал недопустимым. И пилоты на его машинах после катастрофы Дюргена больше не летали на таких опасных углах атаки. Как не грустно было сознавать, но они знали, что проиграют этот этап устаревшим тихоходным самолетам.

По сумме очков технических этапов в первую десятку попало пять польских самолетов, три немецких «Физлера» и два самолета под флагом Чехословакии. Машин Мессершмитта там не было. Но впереди была главная, по мнению Вилли, часть соревнований – воздушное ралли вокруг Европы и Северной Африки протяженностью почти 10 тысяч километров. Здесь очень многое зависело не столько от самолета, сколько от пилота.

Ранним дождливым утром 7 сентября 1934 года все участники взлетели в Варшаве и через Кенигсберг направились к Берлину. Первыми в столице Германии сели самолеты Мессершмитта. В тот же день они приземлились в Париже. Тут недосчитались немецкого Kl-36 и итальянского Ba-42, у которых отказали моторы.

На следующий день команда на «Мессершмиттах» решила вылететь пораньше, чтобы за светлый день долететь до Касабланки на Африканском побережье. Взлетели и взяли курс на Бордо. Летели кучно и видели друг друга. Вот скоро и Бордо. Но что это! Впереди, насколько хватало взгляда, вся поверхность земли была залита молоком плотного тумана без единого окна. Им говорили, что юго-запад Франции славится своими утренними туманами, но такого никто из них не ожидал. Бензин в баках еще был, и старшина команды Тео Остеркамп показал рукой – летим дальше. Они знали, что этот проклятый туман очень опасен и он простирается до самой земли. Если в него нырнуть, то видимости никакой. И куда садиться? Пролетели еще полчаса и обнаружили, что ближе к побережью Бискайского залива плотность тумана больше. Отвернули влево и увидели полупрозрачные окна над землей. Нырнули в одно из них. Земля просматривалась с трудом. Снизились до двухсот метров и увидели впереди поле. Тео показал – садимся. Когда рокот моторов смолк и пилоты стали выбираться из кабины на крыло, вдруг все увидели, что машина Отто Бриндлингера, который садился справа от остальных, развернулась и лежит на левом крыле. Отто безмолвно сидел в закрытой кабине. «О нет!» – вырвалось у всех почти сразу. Они поняли, что потеряли самолет под стартовым номером «12». Ремонт подломившейся ноги шасси и поломанного крыла здесь был невозможен. Виновата была глубокая борозда на поле, которую слишком поздно заметил Отто.

Не успели они прийти в себя, как к ним по полю уже ехали

две патрульные машины французских полицейских. «Документы!» – рявкнул старший из них. Пилоты были так расстроены аварией Отто и их нервы так напряжены, что такой нерадушный прием французов показался им оскорбительным. Ожесточенная перепалка на двух языках с употреблением ненормативной лексики закончилась тем, что гостей в наручниках доставили в участок, оставив двоих полицейских охранять самолеты. Но в районном управлении полиции был телефон. Так Вилли узнал, что одна из четырех его машин выбыла из соревнований, а остальные потеряли драгоценное время.

В этот день 14 самолетов сели в Севилье, девять остались в Мадриде, а два польских PZL-26 успели перелететь в Африку и приземлились в Касабланке. Здесь их догнали три Bf-108. Потом все, кто остался, перелетели в Алжир, оттуда в Тунис. После отдыха на следующий день полетели опять в Европу через Средиземное море на Сицилию в Палермо. Итальянские моряки вместе с французскими летающими лодками страховали маршрут над морем. До Рима долетели 22 самолета. 13 сентября погода испортилась, но Тео Остеркамп на своем Bf-108 первым долетел до Праги, а оба его товарища по команде Мессершмитта вынуждены были приземлиться недалеко от Триеста и заночевать. Это еще больше снизило их среднюю крейсерскую скорость по маршруту. На следующий день 16 самолетов финишировали в Варшаве. Первым был поляк на PZL-26. В числе других прилетел и Тео Остеркамп, но Карла и Вернера не было. Они прилетели на следующий день. Меньше 60 % самолетов дошло до финиша этой гонки 1934 года. В их числе оказались все пять немецких «Физлеров» Fi-97.

Места по результатам ралли и количество очков определялись средней крейсерской скоростью. Максимальной она оказалась у «Физлера» Fi-97 под управлением пилота Георга Пасевальдта и составила 215 км/ч. Тео Остеркамп на Bf-108 летел в среднем всего на 6 км/ч медленнее и стал только пятым. Кроме него, в первую десятку никто из пилотов Bf-108 не попал.

Вилли, как и все на заводе в Аугсбурге, болезненно переживал все перипетии ралли, о которых передавали по радио. Это был дебют его нового самолета. Но он создавал его не для соревнований, а для большого коммерческого успеха. А соревнования – только средство рекламы. Нелепая катастрофа первого прототипа, неудачное выступление на ралли – это только первый блин, который часто бывает комом. Теперь впереди состязания в максимальной скорости. И уж тут-то его самолет не подкачает.

И действительно, по результатам гонок на максимальной

скорости на треугольном маршруте протяженностью почти 300 км первые три места заняли самолеты Мессершмитта. За ними расположились поляки на своих RWD-9 и только потом немецкие «Физлеры» Fi-97.

Суммарное количество очков за все этапы определило победителей этих последних в своем роде международных соревнований. Два первых места и призы в 100 и 40 тысяч франков у поляков. На третьем месте с призом 20 тысяч – немец на «Физлере» Fi-97, потом чех с призом в 10 тысяч на Аэро А-200. В первую десятку вошли все три самолета Мессершмитта. Знаменитые пилоты – ветераны Первой мировой войны Тео Остеркамп и Вернер Юнк заняли пятое и шестое места, Карл Франке – десятое. Все трое получили утешительный приз по 6 тысяч франков.

Анализируя результаты этих волнительных соревнований, Вилли утешал себя и своих помощников тем, что все этапы, где успех определялся характеристиками самолета, важными для эксплуатации по назначению, они выиграли. Максимальная скорость и расход топлива у их машин были лучшими.

Долгая жизнь «Тайфунов»

Вилли Мессершмитт сидит за рабочим столом в своем кабинете. Справа на столе – высокая стопка свежих газет и журналов, которую только что принесла его секретарь. Это подборка публикаций о его новом туристском самолете – репортажи с соревнований в Варшаве и с маршрута ралли по Европе и Африке, аналитические обзоры экспертов авиации и прогнозы. Вилли аккуратно берет очередную газету или журнал из стопки, просматривает фотографии и внимательно читает комментарии, кладет на левую сторону стола и принимается за следующую публикацию.

Во всем мире живо обсуждали дебют молодого немецкого авиаконструктора с новым скоростным и экономичным самолетом широкого назначения. Многие отмечали, что это была самая скоростная машина в своем классе. И если вместо трех пассажиров разместить дополнительные топливные баки, то в одноместном варианте, благодаря своему высокому аэродинамическому качеству, она может обладать уникальной дальностью полета. Реклама 108-му была огромная. И Вилли ожидал, что частные заказы посыпятся как из рога изобилия.

Но Вилли четко знал, что в той конфигурации крыла, которую он создал для авиационных соревнований 1934 года, где требовалось летать на сверхмалой скорости, коммерческому

самолету уже не нужна. Пилоты во всем мире привыкли управлять самолетами по крену с помощью обычных элеронов. И ему надо доработать свой 108-й: уменьшить длину закрылка, установить вместо поперечного руля элерон и использовать только одну секцию предкрылка, установив ее перед элероном. Надо было думать и над другими изменениями конструкции, повышающими экономическую эффективность самолета и облегчающими его эксплуатацию.

Но заниматься модификацией туристского самолета ему сейчас просто некогда. В его Конструкторском бюро под руководством Ричарда Бауэра уже вовсю идет выпуск рабочих чертежей их первого одномоторного истребителя. А в его Проектном бюро Роберт Люссер начал компоновать двухмоторный тяжелый истребитель. И везде проблемы, неувязки, срывы сроков поставки готовых изделий и сплошная головная боль.

И хотя пресса продолжала прославлять Мессершмитта, сам он находился в глубокой депрессии. Он устал от борьбы с Мильхом, который зажимал все его предложения и перекрывал кислород его попыткам войти в элиту авиаконструкторов Германии. Что ему стоило заполучить контракт на разработку одноместного истребителя! Только после вмешательства Гесса и Кронейса – Геринга ему позволили попробовать построить опытные образцы и представить их на сравнительные испытания. А Хейнкель и Арадо получили контракт на истребитель на блюдечке с голубой каемочкой. И хотя первый опытный его истребитель уже в разработке, чтобы его довести до ума, надо еще столько работать. И нет гарантии, что он получится и станет основным истребителем.

Все эти мрачные мысли обуревали Вилли, когда поздно вечером за своим рабочим столом он читал письмо ректора университета Данцига. Тот предлагал пост декана факультета самолетостроения и должность профессора. Ректор уверял, что никто, кроме Мессершмитта, не сможет на высоком научном уровне подготовить новое поколение авиаконструкторов для возрождающейся Германии. Это лестное предложение предусматривало работу на полную ставку и отказ от работы в промышленности. Вилли долго и отрешенно смотрел на эти две страницы письма. Потом резко встал и положил письмо в правый верхний ящик стола.

Утром он позвонил своему приятелю в Министерство авиации и попросил тихо и незаметно выяснить мнение начальства о его перспективе как авиаконструктора в промышленности. Через неделю приятель сообщил, что

перспективы плохие, его все еще не считают серьезным авиаконструктором. Ему было очень больно это слышать, но что есть – то есть. Он был склонен принять предложение из Данцига, но вечером все рассказал Лилли. Она, как всегда в очень важных делах, долго молчала. Потом, как бы про себя, тихо проговорила: «Ты создан, чтобы создавать и строить новые самолеты. Учить студентов ты можешь и дальше по совместительству на полставки, как ты делаешь это сейчас в Мюнхене». Это был приговор, не подлежащий обжалованию. А ведь он был на волосок от ухода в тихую благополучную жизнь, где были благодарные глаза студентов и не было этого ужасного поединка с природой за возможность хорошо летать, этих кровавых катастроф и ехидных реплик государственных бонз. Он последовал совету Лилли и отказался от Данцига.

Юная Элли Бейнхорн уже была известной немецкой летчицей. Когда ей исполнилось 21, она получила свидетельство пилота и выступала на аэрошоу по выходным дням. Затем кругосветное путешествие – полет в одиночку на моноплане «Клемма» Kl-26 с мотором в 80 л.с. над сушей и плавание с самолетом на корабле через океаны. Когда она начала это путешествие и вылетела из Берлина, первая остановка была в Стамбуле. Потом Багдад, Карачи, Калькутта и далее в Австралию. Затем на корабле в Панаму и полеты по странам Южной Америки. На корабле вернулась в Европу и прилетела в Берлин. Ее встречали как космонавта, вручили кубок Гинденбурга и много наград от самолетостроительных компаний. Потом дальний полет в Африку на «Хейнкеле» He-64. Зиму 1934/35 года она провела в полетах над Панамой, Мексикой и США. Ее призванием были полеты на дальние расстояния.

Элли появилась на заводе в Аугсбурге и попросила Вилли Мессершмитта познакомить ее с легендарным туристским самолетом. Они прошли в ангар, где в дальнем углу весь в пыли уже несколько месяцев без дела стоял опытный Bf-108 V-6, завоевавший шестое место в суммарном зачете в прошлогодних соревнованиях в Варшаве. Несмотря на непрезентабельный вид, самолет гостье очень понравился, и она согласилась лететь на нем в одиночку на большую дальность. Вилли распорядился готовить машину и обговорил программу тренировочных полетов. Через несколько дней Элли привезла план ее рекламного полета: Берлин – Стамбул и обратно протяженностью 3,5 тысячи километров без посадки. Вилли тут же прикинул, сколько топлива надо разместить в дополнительных баках. Элли также предложила дать имя самолету, на котором она будет лететь, –

«Тайфун». Вилли согласился, и на белом капоте мотора с обеих сторон появилась крупная черная и хорошо различимая надпись: TAIFUN.

Легендарная Элли Бейнхорн в кабине Bf-108 Taifun.

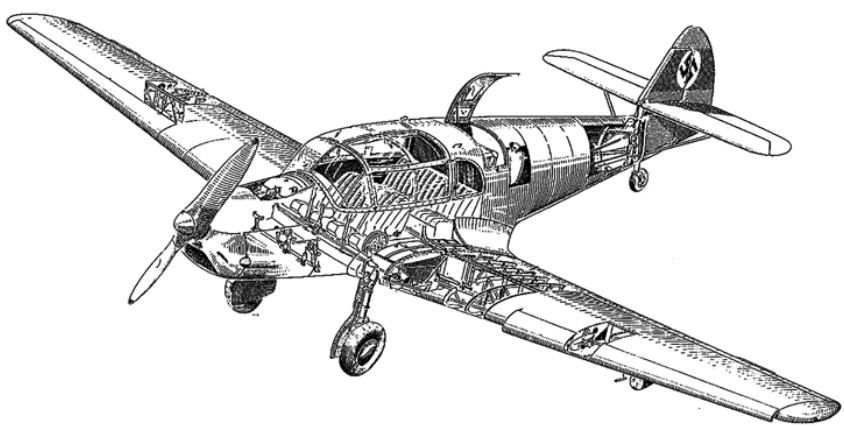
Разрекламированный полет над двумя континентами в один день состоялся 13 августа 1935 года. Все приехали сюда, на аэродром Темпельхоф, и с нетерпением ждали вестей по телефону от спортивных комиссаров в контрольных точках маршрута. Звонок из Стамбула: «Она развернулась и полетела обратно». У Вилли на сердце немного отлегло. Но еще столько лететь, а она ведь уже устала, и одна в самолете, и ей только двадцать восемь. Ее встречали с огромными букетами цветов, а она только улыбалась. Героический полет продолжался тринадцать с половиной часов и принес дополнительную славу смелой женщине, молодому авиаконструктору и Баварскому авиационному заводу.

Элли Бейнхорн еще дважды будет совершать дальние перелеты на полюбившемся ей самолете Мессершмитта. В следующем году она на новом «Тайфуне» пролетит над тремя континентами за один день: Стамбул – Дамаск – Каир – Будапешт. В 1939-м ее вернут с полдороги в Японию из-за войны

в Китае. Она проживет сто лет и расстанется с жизнью в доме для престарелых в пригороде Мюнхена.

Вилли Мессершмитт смог вернуться к модернизации своего туристского самолета только в 1936-м, когда он получил контракт на его производство для Военно-воздушных сил, которые менее года назад были официально организованы указом Гитлера как независимая часть армии под названием Люфтваффе. Командующим назначен Геринг.

Как следует из полученных тактико-технических требований, самолет Bf-108 для Люфтваффе должен быть связным и тренировочным. Теперь, когда его конструкторы выпустили рабочие чертежи истребителей и заняты только их доработками, можно приступить к переделке 108-го. Новое сердце для этой машины – более долговечный и мощный Аргус 10С с двухлопастным воздушным винтом – потребует изменить обводы носовой части фюзеляжа и переделать чертежи всей силовой установки. Все ранние задумки Мессершмитта, которые он наметил сразу после соревнований полтора года назад, теперь воплощались в конструкции нового Bf-108B. Люссер показывал все проработки Вилли и отдавал их Бауэру только после их утверждения. Обычные элероны заменили поперечные рули. Автоматические предкрылки уменьшили свою длину, но она осталась больше длины элеронов почти на метр. Размах крыльев немного увеличился. Люссер добился, чтобы плексиглазовое остекление кабины уменьшили и оно стало почти таким же, как на его любимом «Клемме» Kl-32. Большой топливный бак обеспечивал дальность в 1000 км. Вес пустого самолета увеличился на 300 кг, но его расчетная посадочная скорость была всего 85 км/ч.



Серийный многоцелевой Bf-108B-1.

Осенью 1936 года первые машины опытной серии 108-го стали выкатывать из ангара завода на аэродром, где уже стояла пара опытных 109-х и один 110-й. Заводские летные испытания подтвердили надежность и прекрасную управляемость воздушного такси Мессершмитта. Вилли решил всем этим самолетам сохранить имя «Тайфун». В числе первых обладателей улучшенной машины была легендарная Элли Бейнхорн.

Министерство авиации разрешило Баварскому авиационному заводу выполнить ряд заказов для частных компаний Германии и иностранных государств. Завод не скупился на рекламу. Одну машину даже погрузили на борт дирижабля «Гинденбург», и он доставил ее в сопровождении целой экспедиции в Южную Америку для рекламных демонстрационных полетов. Другой 108-й привезли на пароходе в Рио-де-Жанейро с пилотом Отто Бриндлингером. Он пролетит над Америкой 44 тысячи км, удивляя фермеров и прославляя Мессершмитта. В июле 1938 года Отто на этом самолете со свастикой на киле пролетит над небоскребами Нью-Йорка.

А в октябре из США прилетит в Германию знаменитый Чарльз Линдберг. В американском посольстве в Берлине в его честь будет ужин, на котором присутствовали Геринг, Мильх, Удет, Хейнкель, Мессершмитт и др. На следующий день в Аугсбурге, после экскурсии по заводу и показательных полетов Bf-109 и Bf-110 Чарльз Линдберг выполнил два вывозных полета на Bf-108 с шеф-пилотом компании Германом Вустером и отметил отличную управляемость машины.

«Тайфуны» были проданы в Японию, Испанию, Югославию, Болгарию, Венгрию и Швейцарию. Даже в Советский Союз после заключения пакта в числе новейших самолетов продали два «Тайфуна». Несколько машин было послано на войну в Испании в распоряжение легиона «Кондор».

В октябре 1937 года Вилли Мессершмитт тоже стал обладателем собственного воздушного автомобиля и сам летал на деловые встречи. Его самолет отличался специальным регистрационным номером D-IMTT. Молодой Курт Шниттке, который годился ему в сыновья, был его пилотом и по совместительству обслуживал самолет. Обычно Курт сидел в правом кресле и только изредка напоминал шефу о необходимости того или иного действия.

В это утро Вилли собрался лететь в Нюрнберг и за два часа до вылета сообщил об этом по телефону Шниттке. Тот как всегда подготовил самолет и карту маршрута. Вилли залезает на крыло, садится в левое кресло и объявляет Шнитке, что сегодня он хочет

лететь в Нюрнберг и все делать сам, как будто он один в самолете. А Шниттке должен сидеть и молчать как рыба, ничем не выдавая своего присутствия. Курт согласно кивнул с легкой улыбкой на лице. Вилли уверенно взлетел, взял курс на Нюрнберг и начал набирать высоту. Курт заерзал на своем кресле – уже давно было пора убрать шасси, а шеф смотрит по сторонам, любуется красивым ландшафтом и про шасси, наверное, забыл. Но Курт согласился молчать. Вот и аэродром Нюрнберга. «Садимся», – сам себе говорит Мессершмитт и с ходу доворачивает на полосу. Он и здесь не вспомнил, что надо выпустить шасси, просто мельком взглянул на индикатор и убедился, что они выпущены. Когда он зарулил на стоянку и взглянул на часы, то удивился, достал из кармана пиджака маленькую логарифмическую линейку, подвигал движком и спросил: «Почему мы так долго летели, Шниттке? Мой 108-й должен быть проворнее». Объяснение Курта заставило Вилли рассмеяться.

С началом войны все проданные частным компаниям в Германии «Тайфуны» были конфискованы для армии. В конце войны свою машину пришлось отдать и Вилли. Она поступила в распоряжение Люфтваффе.

В начале 1939 года у Мессершмитта появилась возможность прославить свой «Тайфун» и Германию мировым рекордом высоты полета для легких самолетов. Компания «Хирт», которая поставляла двигатели на его самые первые Bf-108, разработала модификацию с увеличенной на 50 л.с. мощностью. Договорились, что Мессершмитт построит два специально модифицированных под этот двигатель самолета Bf-108C, а «Хирт» обеспечит их двигателями и предоставит своего пилота для установления рекорда. На первом же Bf-108C шеф-пилот Герман Иллг из компании «Хирт-Моторен» забрался на высоту 9 километров 75 метров. Это был мировой рекорд.

Летом 1941 года Мессершмитт получил контракт от Люфтваффе на разработку и постройку более двухсот «Тайфунов» специальной модификации для эксплуатации в тропических условиях Северной Африки. Эти машины отличались формой киля. Вместо обычной для Мессершмитта роговой компенсации на конце руля направления появился выносной весовой балансир. Специальная система вентиляции кабины, противопесочные воздушные фильтры, увеличенные масляный и топливные баки, более мощный электрический генератор и воздушный винт изменяемого шага устанавливались на Bf-108D. Их производство начали осенью 1941 года на заводе Мессершмитта в Регенсбурге,

но потом всю оснастку перевезли во Францию, на авиазавод в Ле Мюро к северо-западу от Парижа. И французы строили эти самолеты для немецкой армии. Двигатели к ним делали чехи на заводах компании «Вальтер» под Прагой.

В это время в Аугсбурге конструкторы Мессершмитта начали разработку более дальнего и тяжелого «Тайфуна» с носовым колесом Ме-208. Ярым проталкивателем носового колеса был Герхард Кароли – руководитель программ летных испытаний. По контракту с Министерством авиации Германии французы должны были построить пять опытных машин летом 1942 года. Но американские бомбардировщики так почистили авиазавод в Ле Мюро, что вылет первого опытного Ме-208 V-1 состоялся только в июле следующего года. А еще через год, когда немцы ушли, французы наладили выпуск «Тайфунов» для своей армии с двигателями Рено и Потез под обозначением «Норд 1001 Пингвин» и выпустили более двухсот машин.

Когда Вилли в короткие минуты вечерней тишины своего кабинета на заводе в Аугсбурге, уютно устроившись в кресле-стуле за рабочим столом, думал о своих «Тайфунах», он отчетливо видел, как они усилили воздушную боевую мощь Гитлера. В Люфтваффе они прежде всего использовались как летающая парта для переучивания и тренировок летчиков-истребителей, осваивающих его 109-й. Он выпускал серийный «Тайфун» уже после разработки истребителя и постарался сделать приборную доску и рычаги управления идентичными. И по своим характеристикам управляемости «Тайфун» очень близок к 109-му. Когда курсант летного училища пересаживается с «Тайфуна» в 109-й, он чувствует себя как дома. Тайфуны были незаменимы и как связные, и как транспортные машины генералов и старших офицеров. Они использовались в тренировках истребителей как буксировщики воздушных мишеней. И конечно, подумал Вилли, разработка самых первых 108-х явилась последним и, может быть, самым важным шагом в его конструкторской карьере, позволившим ему создать самого опасного воздушного убийцу в мире.

Глава 4
Рождение одномоторного убийцы

Право создать истребитель

Летом 1933 года на аэродроме Обервайсенфельд около Мюнхена при большом стечении народа Геринг поднимал флаг соревнований спортивных самолетов. В черном пиджаке и белоснежной рубашке, с большим черным камнем в золотой оправе перстня на безымянном пальце левой руки, он выглядел преуспевающим бизнесменом. Справа от него стоял один из мастеров высшего пилотажа в легком шлеме, летных очках на лбу и с пристегнутым парашютом, готовый сейчас же сесть в кабину своего самолета. А сзади Геринга, почти касаясь его спины своим массивным животом, заинтересованно склонив голову чуть вперед и заложив руки за спину, стоял загорелый Тео Кронейс. Он, как всегда в торжественных случаях, был в мундире, при всех регалиях, которые дополняла высокая цилиндрическая фуражка СА.

Атмосфера была радостная – Германия вставала с колен. И речь Геринга была обращена не столько к воздушным спортсменам, сколько к его бывшим боевым товарищам, работникам авиапромышленности и молодым будущим авиаторам. Он напомнил внимательным слушателям, что в Германии в 1918 году было 20 тысяч построенных ею самолетов. «Перед вами теперь открылись небывалые возможности сделать Воздушный флот Германии самым мощным в мире! Мы – нация авиаторов!» – этими возвышенными словами он закончил речь. Кому надо, тот понял – пора вооружаться.

Теперь, когда вышел закон о наделении Гитлера чрезвычайными полномочиями и создана юридическая основа дальнейшего фашистского законодательства, распущены все нефашистские организации и политические партии, унифицирована и поставлена под контроль пресса, путь к перевооружению был открыт. Гитлер уже знал, что вместо 100-тысячной армии Веймарской республики поставит под ружье миллионы немцев, и в конце года ввел всеобщую воинскую повинность.

Германии, как и любому суверенному и индустриально развитому государству, нужен принципиально новый, современный истребитель. Те бипланы с неубирающимся шасси и со своими стойками и расчалками, которые строили Хейнкель и

Арадо, уже не могли котироваться в будущей войне.

Хотя Германии и было запрещено строить военные самолеты, Эрнст Хейнкель, имея свои заводы в Швеции и Турции, подсуетился и потихоньку строил бипланы. Один продал в Советский Союз, остальные совершенствовал под видом спортивных. Летом 1933 года полетел He-51a, который начертил Вальтер Гюнтер, а рассчитал на прочность его брат Зигфрид. С V-образным мотором BMW в 750 л.с. он развивал скорость всего 330 км/ч. Чуть более маневренным оказался и другой биплан с такой же скоростью – «Арадо» Ar 68.

Вилли Мессершмитт тоже подумывал о новом истребителе. Даже просто переделав свой 108-й в одноместный за счет уменьшения сечения фюзеляжа, он и с мотором втрое меньшей мощности получит такую же скорость, как у строящихся истребителей Хейнкеля и Арадо. А если установить мощный мотор? Тут даже дух захватывало.

Когда Вилли узнал от почитающего его офицера технического управления Министерства авиации, что они уже разработали техническое задание на новый истребитель, а Мильх разослал его компаниям «Арадо», «Хейнкель» и «Фокке-Вульф» сразу после Рождества, его нервы сдали. Вилли не находил себе места, не мог заснуть.

В октябре прошлого года, когда Тео Кронейс неожиданно для него заявил, что теперь будет работать в совете директоров завода, и загадочно намекнул на их совместное блестящее будущее, на поддержку Геринга, Вилли был полон радужных надежд. Теперь Тео председатель совета и ответственный за всю авиационную промышленность Баварии. А что толку? Они там, в министерстве, оказывается, уже разделили этот жирный пирог. Мильх, конечно, постарался, чтобы Баварскому авиазаводу и ему, Мессершмитту, ничего не досталось. А Тео прохлопал этот важнейший заказ! Надо поднять всех на ноги!

Утром, когда Тео Кронейс после разговора с Вилли обзвонил всех, кто мог помочь заполучить заказ, он стал обладателем самой последней информации. И тогда он попросил соединить его с Гессом. Разговор протекал в дружеском тоне и закончился обещанием сделать все возможное. Только после этого Тео позвонил секретарю Геринга.

На следующий день Мессершмитта вызвали в Берлин. Начальник Технического управления Министерства авиации встретил Вилли подчеркнуто вежливо: «Мы уже выдали трем компаниям контракты на разработку современного истребителя, и мы хотели бы и вам предоставить такой контракт». «Колея сработала», – подумал про себя Вилли и попросил три дня для

детального изучения требований к новому истребителю.

Когда он снова появился в знакомом кабинете, то со всей решительностью заявил, что построенные по этим требованиям истребители никогда не смогут сбивать разрабатываемые сейчас высокоскоростные и хорошо вооруженные бомбардировщики, и выяснится это довольно скоро. Поэтому он возьмется за этот проект только при условии предоставления ему широких полномочий реализовать в нем свое видение облика будущего истребителя. Те требования, которые разработало Техническое управление, связывают его по рукам и ногам. Возникла конфликтная ситуация, разрешить которую помог интеллигентный генерал Вевер, начальник штаба Военно-воздушных сил. Он дал команду не давить на Мессершмитта, пусть попробует сделать что-то путное.

Когда Вилли привез контракт, Роберт Люссер в своем Проектбюро уже проводил широкий анализ тенденции развития истребителей во всем мире, собирал статистику и строил графики изменения параметров по годам. Затем он экстраполировал кривые до 1940 года и получал ожидаемые значения параметров истребителей противников и конкурентов. Ему было хорошо известно, что авиаконструкторы всех развитых стран сейчас лихорадочно работают над новыми истребителями и все они – монопланы с низким расположением крыла, с убирающимся шасси, закрытой кабиной пилота и мощным мотором.

Высокие покровители и друзья помогли Вилли Мессершмитту получить право создать истребитель, но оно обретало смысл только в том случае, если его проект окажется лучшим. На что же он рассчитывал, когда подписывал контракт? Не только на себя, на свой десятилетний опыт конструкторских состязаний в создании легких и прочных агрегатов самолета, на опыт и знания своих помощников, на помощь властных покровителей и друзей, но и на возраждающуюся Германию. Он верил, что, обладая государственным контрактом, получит в свое распоряжение новейшие аэродинамические трубы исследовательского института в Геттингене, лучшие моторы, пулеметы и пушки, оптические прицелы и самолетные радиостанции, созданные трудолюбивыми и талантливыми немцами.

Муки творчества

Роберт Люссер и возглавляемое им Проектбюро получили четкие указания от господина Мессершмитта: проектировать истребитель как можно более легким и меньшим по размерам, с

минимальным миделевым сечением фюзеляжа, все конструкторские решения по дюралевым тонкостенным деталям и узлам каркаса брать со 108-го. Но были еще и требования заказчика. Хотя Вилли и встал в позу, критикуя требования военных и утверждая, что у него есть свое видение, каким должен быть истребитель, основные положения задания надо было выполнять. Иначе рискуешь застрять на этапе утверждения макета.

Руководители будущих Военно-воздушных сил нацистской Германии во главе с Герингом видели в это время свой основной истребитель, конечно, низкопланом с V-образным перевернутым мотором жидкостного охлаждения, вооруженным пока двумя пулеметами калибра 7,9 мм. Он должен был иметь складывающиеся вдоль фюзеляжа крылья, как на всех немецких спортивных и туристских самолетах, не разваливаться в воздухе при пикировании с максимальной мощностью двигателя и выходить из штопора.

Эти требования должны были выполнять и конкуренты Вилли – Хейнкель, Фокке-Вульф и Арадо. И двигатель, наверное, будет у всех один и тот же. Сейчас задания получили Юнкерс и Даймлер-Бенц, и они уже вовсю работают над новым мотором для истребителя, но после отбора останется один – самый лучший. Если хочешь преуспеть, надо руку держать на пульсе, и Люссер 8 марта отправился в Берлин. Там он встретился с официальным представителем Технического управления Министерства авиации, господином Кристенсеном, которому, по-видимому, поручили курировать Мессершмитта. В доверительном разговоре обменялись мнениями о требуемом облике будущего истребителя, затем перешли к детальной формулировке задач. В конце беседы Люссер уже обладал почти исчерпывающей информацией о ходе работ над истребителем у всех трех конкурентов.

Через две недели Кристенсен посетил Аугсбург, где ознакомился с наработками по истребителю и мог донести своему начальству, как идут дела у Мессершмитта.

В мае 1934-го Вилли уже мог взглянуть на деревянный макет своего истребителя и остался доволен. Это не какая-нибудь коротышка, как И-16 Поликарпова в России. Длинный изящный фюзеляж, площади сечений которого диктуются только мотором и кабиной пилота, а за ней фюзеляж плавно сужается и переходит в киль. Из-за длинного фюзеляжа и хвостовое оперение можно сделать меньшим по площади и более легким. Люссер установил в макете истребителя макет мотора компании «Юнкерс Моторен» ЮМО-210, но проработал установку другого мотора – BMW-115.

Два пулемета стояли под капотом над двигателем. После внимательного осмотра макета Вилли разрешил показать его заказчикам.

Буквально на следующий день семь полномочных представителей Технического управления Министерства авиации в штатском прилетели из Берлина. Лазили по макету истребителя, просили разъяснений и совещались два дня. Потом написали перечень замечаний и улетели.

Вилли сидит за своим рабочим столом. Отводит взгляд от оставленных ему замечаний по истребителю и думает о его судьбе. Ведь исход битвы между конкурентами за государственный заказ не зависит от того, будут реализованы эти замечания или нет. Ну сделает он прозрачную панель в полу кабины, ну разработает другой вариант ее компоновки, ну установит на макете связную радиостанцию или макет мотора BMW-116, ну покажет на макете топливную и масляную системы, проработает другой вариант подвески двигателя и предоставит полный перечень наземного оборудования, как того требуют эти «эксперты». Что изменится? По его глубокому убеждению, все решится в воздухе и результат будет зависеть от летных характеристик машины, а еще от ее производственной технологичности. Ведь истребителей надо построить очень много.

За окном кабинета была поздняя весна. Вилли чувствовал необыкновенный прилив сил. Дела шли хорошо. Уже почти готов к первому вылету его туристский самолет. Проектбюро разрабатывает детали компоновки истребителя. Вот только это несуразное требование складывать крылья. Придется, как и на предыдущих машинах, делать короткий центроплан зацело с фюзеляжем и к нему крепить стойки шасси. Конечно, колея получается маловатой, и это чревато проблемами при посадке с боковым ветром, но что поделаешь, крылья надо складывать.

Почему-то он подумал о своем новом просторном доме, который он купил в Аугсбурге, чтобы быть поближе к заводу. Это был старинный дом, очень похожий на дома его родителей и родителей Лилли в Бамберге. Лилли уже освоилась в новом доме, хотя ее мальчики оставались с ее близкими в Бамберге. Как держательница акций Баварского авиазавода, она заседает в совете директоров и под председательством Тео Кронейса много времени уделяет реконструкции завода. Видятся они часто, и Вилли не перестает удивляться ее шарму, ее элегантной манере вести переговоры с подрядчиками и ее твердости в достижении поставленной цели.

В Германии в это время зрел государственный переворот. 23 июня 1934 года на стол Геринга легла докладная записка Тео

Кронейса о том, что руководитель многочисленных отрядов СА и его непосредственный начальник Эрнст Рем готовит свержение Гитлера. Рем сам говорил ему об этом и предлагал пост министра авиации в его будущем правительстве. Реакция Геринга была быстрой. Он вводит в курс дела Мильха, и тот стягивает в Берлин восемь сотен верных авиаторов для охраны аэродромов и здания Министерства авиации. Геринг посылает гонца в Рур, где в это время находился Гитлер, с безусловными доказательствами вины Рема – записями телефонных разговоров, подслушанных секретной службой Геринга. На вилле Геринга перепуганные приверженцы Гитлера чувствовали себя в относительной безопасности. Тут собрались новый командующий армией генерал фон Фрич, глава СС Гимлер, Рейхенау, Вевер, Кернер, Мильх и министр внутренних дел Фрик.

Тем временем гестапо удалось захватить расстрельный список, написанный Ремом, во главе которого стояла фамилия Геринг. Это обстоятельство подвигло его самому отправиться в берлинскую штаб-квартиру СА с отрядом верных людей и арестовать многих из тех, кто там находился. Но Рем сбежал в северном направлении. А Гитлер в это время с верными головорезами уничтожал «осиные гнезда» на юге Германии. Вскоре вся страна была охвачена охотой на амбициозных штурмовиков, возомнивших, что могут стать регулярными Вооруженными силами новой Германии и захватить власть в стране.

Компания, собравшаяся на вилле Геринга, как по мановению волшебной палочки превратилась из штаба обороны от штурмовиков в высший суд. Гимлер медленно читал фамилии руководителей штурмовиков в длинном списке, а Геринг и фон Рейхенау после каждой кивали головой в знак согласия. Этой же ночью около сотни путчистов будут расстреляны. А пока вся компания из виллы Геринга в целой кавалькаде черных «Мерседесов» поехала на аэродром Темпельхоф встречать Гитлера. Полоса аэродрома выглядела пустынной. Но вот с севера заходит на посадку Ю-52 и заруливает к аэровокзалу. Но что это? Из него выводят в наручниках… командира СА Эрнста Рема, пойманного в Бремене. И тут садится самолет Гитлера. Он вышел таким бледным, каким его никогда не видели, но приветствовал столпившихся на бетоне своих верных партийцев и эсэсовцев. Прозвучала команда, и четыреста военных, присланных охранять аэродром и выстроенных напротив, взяли на караул. Удивление застыло на лице Гитлера. «Кто эти люди?» – спросил он у Геринга. «Это люди новых Военно-воздушных сил», – «Это первое приятное зрелище сегодня», – поделился Гитлер.

В последующие недели на заседании правительства и в Рейхстаге Гитлер сообщал взаимоисключающие версии путча СА. Эрнст Рем был казнен, как и многие его сподвижники, а Тео Кронейс под защитой Геринга получил высший чин в теперь независимых СС и сохранял ведущее положение в авиапромышленности до своей смерти в 1942 году.

После кровавых событий «Ночи длинных ножей» Гинденбург подписал поздравительную телеграмму Гитлеру, текст которой, как говорят, был Гитлером же и заготовлен: «На основе только что полученных отчетов я убедился, что благодаря вашей решимости и вашей личной храбрости вам удалось задушить в зародыше происки изменников. Я выражаю вам этой телеграммой мою глубокую признательность и искреннюю благодарность. Примите уверения в моих лучших чувствах».

В начале июля 1934 года Министерство авиации утвердило план строительства самолетов на ближайшие 14 месяцев: 4000 машин (в том числе 822 бомбардировщика, остальные – истребители и разведчики). Это было невероятно много. Еще не было столько подготовленных экипажей и опытных командиров эскадрилий. Не было нужных аэродромов. Хотя Мильх и считал план нереальным, его произвели в генералы.

Вилли Мессершмитт с интересом разглядывал прибывший макетный образец мотора BMW-116 для его истребителя. Он изучал его чертежи, но вживую мотор казался больше, тяжелее и сложнее. Он послал Люссера в Берлин поподробнее выведать у Кристенсена состояние дел у мотористов и перспективы доводки этого, не вдохновившего его мотора. В конце июля состоялось детальное двухдневное обсуждение с Кристенсеном установок оборудования, приборной доски, пулеметов и радиостанции, а также конструкций педалей и воздушного винта с изменяемым шагом.

Планомерную работу над проектом истребителя прервало неожиданное падение под Аугсбургом первого летного экземпляра туристского самолета и гибель одного из лучших пилотов Германии Вольфа фон Дунгерна. Тут уж Вилли было не до истребителя – надо было спасать всю программу его туристских самолетов от запрета. Он не спал несколько ночей, осунулся, но работал как зверь и спас программу.

Когда Вилли сообщили, что вчера, 2 августа 1934 года, в своем поместье Нойдеке скончался рейхспрезидент Гинденбург, ему подумалось – вот и ушла эпоха старой доброй Германии. Вспомнилось, что именно Гинденбург в апреле 1933 года

возразил против нацистского проекта закона о государственной службе и настоял, чтобы со службы не увольнялись евреи – ветераны Первой мировой войны (Гитлер полагал, что таковых не было) и евреи, находившиеся в войну на гражданской службе.

Вилли вспомнил доверительные рассказы Тео Кронейса, что в 1927 году ведущие промышленники Германии подарили Гинденбургу поместье Нойдек, но оно было записано на его сына Оскара с тем, чтобы впоследствии избежать большого налога на наследство. Вообще, роль Оскара в истории Германии когда-нибудь станет полностью ясной. Вилли слышал, что за десять дней до прихода Гитлера к власти Оскар вместе с Мейснером тайно посетил Гитлера и имел с ним беседу с глазу на глаз, во время которой Гитлер убедил его в необходимости передачи власти ему. По свидетельству Мейснера, до этого старый Гинденбург выступал против любых контактов с нацистами. Через три дня после этого Оскар был на чае у фон Риббентропа, где продолжил переговоры. После этого Оскар стал активно уговаривать отца назначить канцлером Адольфа Гитлера. Его позиция во многом способствовала принятию его отцом решения о формировании 30 января 1933 года правительства во главе с Гитлером. После прихода нацистов к власти около 5 тыс. акров, полученных Гинденбургом младшим в 1927-м, были узаконены и освобождены от налога.

Полторы недели спустя после смерти маршала было опубликовано его завещание в форме «Обращения в немецкому народу». Ни у кого не было сомнений, что документ сфальсифицирован. Несколько фраз говорило о том, что они написаны явно под диктовку Гитлера. Завещание кончалось следующими словами: «Мой канцлер Адольф Гитлер и его движение позволили германскому народу совершить исторический решающий шаг к внутреннему единству, поднявшись выше всех классовых разногласий и различий социальных условий. Я покидаю мой германский народ с твердой надеждой, что мои чаяния, которые сложились в 1919 году и постепенно зрели до 30 января 1933 года, будут развиваться до полного и окончательного осуществления исторической миссии нашего народа. Твердо веря в будущее нашей родины, я могу спокойно закрыть глаза».

А еще неделю спустя Вилли слушал по радио выступление Оскара: «Мой навеки ушедший от нас отец сам видел в Адольфе Гитлере своего прямого наследника как верховного главу Германского рейха».

После смерти Гинденбурга Гитлер отменил пост рейхспрезидента и принял на основании результатов плебисцита

полномочия главы государства. Он сам придумал себе титул «Фюрер и рейхсканцлер». В руках Гитлера оказались все юридические и экономические рычаги власти, обеспечивающие ему пожизненное правление централизованным фашистским государством с целью подготовки войны-реванша.

В это время Вилли Мессершмитт подписал общий вид, компоновку и теоретические схемы агрегатов истребителя, разработанные Проектбюро под руководством Люссера, и дал команду передать схемы в Конструкторское бюро Ричарду Бауэру для разработки рабочих чертежей 109-го.

На столе с блюдом яблок, за которым Вилли беседовал в своем кабинете с посетителями, появилась большая демонстрационная модель его истребителя с размахом около метра. По сравнению с рядом стоящей старой моделью туристского 108-го, выполненной в меньшем масштабе, модель истребителя казалась гигантской. Хотя оба эти самолета по размерам были почти одинаковыми, конструкция истребителя должна была весить в полтора раза больше. Тяжелый мощный мотор, пулеметы с боекомплектом и значительно более высокие нагрузки в маневренном бою увеличивали вес конструкции, а ее-то Вилли и стремился сделать как можно более легкой. Весь предыдущий опыт, начиная с планеров, научил его выискивать в конструкции лишние граммы и привел к простой истине – чем меньше самолет, тем он легче. Вместе с Люссером они так упаковали мотор и пошли на тесную кабину пилота, что максимальное сечение фюзеляжа оказалось очень небольшим. Удлинив фюзеляж, получили небольшое и легкое оперение. Подкосы стабилизатора, где поток уже сорван, не вызывают большого сопротивления, но зато существенно снижают вес стабилизатора. То же относится и к неубираемому хвостовому колесу. Вилли очень хотел сделать свой истребитель более легким, чем его конкуренты Хейнкель, Арадо и Фокке-Вульф. Более легкая машина в воздухе обладает меньшей инерцией, и ее можно сделать более маневренной, что очень важно для истребителя.

Своим главным конкурентом Вилли считал Эрнста Хейнкеля. После успеха его одномоторного пассажирского Не-70, который он сейчас переделывает в разведчик и легкий бомбардировщик, Вилли ожидал, что и истребитель он будет проектировать по такой же схеме с эллипсным крылом. По отрывочным сведениям, которые Люссеру удалось вытянуть у Кристенсена, а также у его бывших коллег из конструкторского бюро Хейнкеля, истребитель будет иметь открытую кабину и полуэллиптическое крыло

большой площади и эллиптическое горизонтальное оперение. «Его истребитель наверняка будет тяжелее нашего», – успокаивал он Люссера и себя.

Фокке-Вульф проектирует истребитель по схеме высокоплан с подкосом. Его вес и сопротивление тоже будут заведомо большими, чем у истребителя Вилли. Конструкторы Арадо, по сведениям Вили, решили на своем истребителе шасси не убирать, чем, по убеждению Вилли, сразу обрекли себя на роль аутсайдера.

Вилли чувствовал, что в этом соревновании авиаконструкторов Германии он держит лидерство. Его истребитель обрел свой облик, и теперь рождаются его каркас, агрегаты и системы при постоянном контакте с представителями заказчика. Несмотря на катастрофу первого, его туристские самолеты демонстрируют отличные характеристики управляемости и должны достойно выступить на международных соревнорваниях в Варшаве.

Вооруженцы Мессершмитта выпустили чертежи установки третьего пулемета в развале блоков цилиндров мотора и стреляющего через кок воздушного винта. Кристенсен сразу прилетел из Берлина, как только доработали макет самолета под эту установку. Заодно обсудили конструкции сидения пилота, мягкой подвески двигателя, радиатора и подходы для эксплуатации истребителя наземным экипажем. Особую дискуссию вызвали вынесенные в поток весовые балансиры элеронов. Люссер убедил Кристенсена, что это самый легкий по весу вариант.

Детальная разработка конструкций узлов и агрегатов, сопровождающая выпуск рабочих чертежей, существенно изменила предварительные наметки Проектбюро, по которым строился макет истребителя. И в начале октября Вилли решает построить новый, уточненный. Как раз перед этим он с любопытством осматривал прибывший макетный образец авиационной пушки калибра 20 мм для установки в двигателе Юмо-210. Когда новый макет был готов и осмотрен Мессершмиттом, позвали заказчиков. Макетная комиссия из 16 человек трудилась два дня и написала солидное заключение с несущественными замечаниями.

Напряженная работа, драматические и волнительные соревнования его туристских самолетов истощили нервную систему Вилли, в ноябре она начала сдавать. Когда он прочитал технический отчет своего аэродинамика Крауза о летных характеристиках истребителя, то полученная расчетная скорость пикирования ему показалась нереально высокой. Он вызвал

Крауса и попросил ее перепроверить. Повторный расчет показал, что значение скорости было правильным.

Через несколько дней он сцепился с Люссером – его-де Проектбюро неправильно рассчитало скороподъемность истребителя, завысив ее на 25 %, – и потребовал, чтобы начальник группы аэродинамиков Урбан сделал новый расчет независимо от Проектбюро. На следующий день Вилли пришел к Люссеру в очень возбужденном состоянии и заявил, что его опасения подтвердились и эта ошибка в оценке скороподъемности принесла компании большие неприятности. Но в это время Урбан еще не закончил расчеты. Когда же он их закончил, то оказалось, что скороподъемность Bf-109 лучше, чем по оценке Проектбюро.

Потом Вилли набросился на Люссера с обвинением в неправильном выборе профиля крыла истребителя. По его глубокому убеждению, надо было использовать его, Мессершмитта, профиль с М-29. Только после доказательного анализа Люссера с графиками и цифрами, что выбранный им американский профиль обладает лучшими характеристиками, Вилли успокоился.

Но он потерял сон на две недели после того, как выслушал доклад Люссера о полученных из Геттингена отчетах о продувках двух их моделей истребителя в двух разных аэродинамических трубах. Значения коэффициента сопротивления оказались разными! Но козлом отпущения опять был Люссер. Это он проявляет легкомыслие и не хочет, чтобы истребитель Мессершмитта бысто летал. Потребовалось время, чтобы разобраться в методических ошибках сравнения результатов продувок в двух разных трубах, и все «громы и молнии» Вилли улеглись.

Фактически Вилли успокоился и даже начал улыбаться, когда в декабре приступили к сборке первого летного экземпляра его истребителя. Одновременно собирали секцию фюзеляжа для статических испытаний на прочность. Памятуя катастрофу и аварию спортивных самолетов Мессершмитта М-29, которые некоторые связывали с флаттером стабилизатора, заказчики потребовали продуть стабилизатор истребителя с рулем высоты в скоростной трубе Геттингена. И Вилли выполнил это предписание.

Появление на свет

Дела на заводе шли хорошо. Тео Кронейс очень преуспел с реконструкцией завода и строительством жилья для инженеров и

рабочих. Завод продолжал строить самолеты по лицензии, построил первую партию из шести Bf-108 и закончил 1934 год с прибылью более 2,5 миллионов рейхсмарок. Число работников завода составило почти полторы тысячи. Увеличился и штат конструкторского бюро. Вилли даже организовал специальный цех опытных конструкций, во главе которого поставил Хуберта Бауэра.

А сейчас Вилли назначил его ведущим строящегося первого летного экземпляра Bf-109 V-1. Хуберт был на четыре года моложе Вилли. С 1925 года он работал у Юнкерса конструктором сборочной оснастки, а в 1929 году перешел к Мессершмитту. Позже он станет специалистом по серийному производству самолетов и будет в его команде, когда в 60-е годы они будут осваивать лицензионное производство F-104G.

Сейчас все радовало Вилли. Его замысел с истребителем воплощался. Продувки моделей обещали большую скорость. Особенно его порадовало сообщение, что в Аэродинамическом исследовательском институте в Геттингене сдана в эксплуатацию первая в Германии большая аэродинамическая труба с сечением рабочей части 6 х 8 метров. Секция фюзеляжа истребителя с фрезерованными стальными узлами стыка с крыльями и такими же узлами крепления стоек шасси и моторамы успешно выдержала на прочностных испытаниях 100 % расчетной нагрузки. Порадовало его и получение сразу четырех патентов на ранее посланные разработки, которые признаны изобретениями.

И вдруг как гром среди ясного неба – немецкий мотор для первого опытного истребителя готов не будет. Есть английский «Кестрел» такой же мощности, но он не перевернутый, и его установку на самолете надо проектировать заново. Это означало новые обводы носовой части фюзеляжа, новые узлы крепления двигателя, новая моторама и новая компоновка всех агрегатов моторного отсека. Из министерства сообщили: «Два английских мотора Ролс-Ройс «Кестрел» для вашего завода отгружены, и завтра они прибудут». Вили долго сидел, упершись локтями в свой стол и обхватив голову руками. Потом, как бы очнувшись, встал и улыбнулся от пронзившей его мысли – ведь его конкуренты Хейнкель и Арадо в таком же положении. Им тоже надо переделывать свои прототипы истребителей под английский мотор. «А откуда появились английские моторы и какие у них характеристики?» – подумал Вилли. Оказалось, Хейнкель продал англичанам свой самолет He-70 для испытаний их моторов в воздухе, а они расплатились последней моделью «Кестрела» – 12-цилиндровым верхнеклапанным V-образным, мощностью 690 л.с. Великобритания опережала в это время Германию в разработке

современных моторов. Министерство авиации завладело несколькими этими моторами и передало их также Арадо, Хейнкелю и Юнкерсу. Через шесть лет англичане будут с горечью вспоминать, как своими моторами способствовали рождению самых массовых немецких боевых самолетов – истребителя «Мессершмитта» Bf-109 и одномоторного пикирующего бомбардировщика «Юнкерс» Ю-87.

Английский мотор на истребителе Мессершмитта.

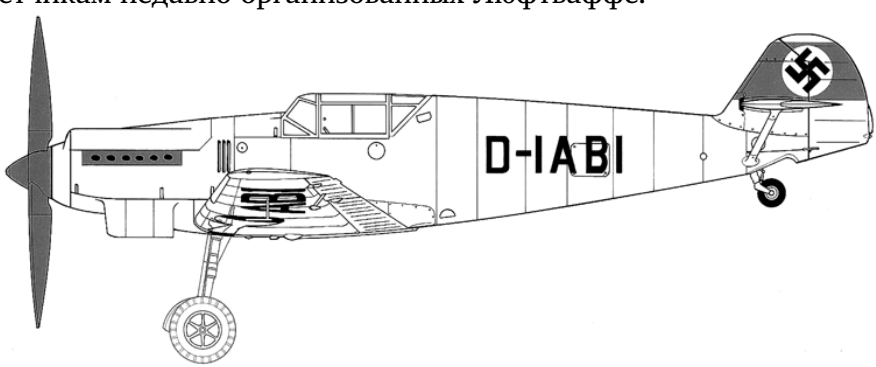
Роберт Люссер посадил своих лучших компоновщиков Проектбюро на установку английского мотора на истребителе. Конструкторы моторной группы Конструкторского бюро, не дожидаясь формального выпуска схемы установки двигателя, начали разрабатывать рабочие чертежи узлов и деталей, снимая

размеры с привезенного на завод «Кестрела» и поглядывая на неоконченную схему проектировщиков Люссера. Хуберт Бауэр, командовавший сборкой первого опытного истребителя, дал команду снимать мотораму, часть трубопроводов, электрожгуты и ждать поступления новых деталей и узлов.

Вилли отслеживал каждый шаг доработки истребителя, санкционировал полукруглый радиатор в носовой части под двигателем с задними регулируемыми створками и установку мотора без выхлопных патрубков. Новая проблема – для первого опытного нет подходящего колеса для шасси. Есть только большее по размерам, чем нужно. Вилли решает ставить их, но колесо не помещается в крыле, и он разрешает сделать выколотки на верхней обшивке крыльев в нишах колес. Теперь первый опытный будет летать с верхними наплывами на крыльях.

И все-таки это состоялось! Через 15 месяцев после выдачи Мессершмитту контракта на три экземпляра истребителя первый был готов и с гражданским регистрационным номером D-IABI, свастикой на киле и английским мотором с двухлопастным воздушным винтом стоял на траве заводского аэродрома, поджидая своего пилота. Учил его летать новый летчик-испытатель завода Ганс-Дитрих Кнотч по кличке Буби. Вилли не был уверен в прочности ног шасси, и первые пробежки истребитель совершал на ногах, скрепленных между собой временной поперечной штангой. Потом ее сняли. Буби сделал несколько скоростных пробежек, погонял на разных оборотах двигатель и взлетел.

Уже после нескольких полетов первенца Вилли вздохнул с облегчением – истребитель получился. Его отличная управляемость, маневренность, скороподъемность и максимальная скорость в горизонтальном полете не оставляли никаких сомнений. После выполнения всей программы заводских летных испытаний истребитель решили передать на испытания летчикам недавно организованных Люфтваффе.



Первый опытный истребитель Bf-109 V-1.

Свой прилет на новом истребителе Мессершмитта в Центр испытаний самолетов в Рехлине Буби решил ознаменовать каскадом фигур высшего пилотажа, который с земли с восторгом наблюдали военные летчики. Да, вот это машина! Вот Буби красиво заходит на полосу, блестяще сажает истребитель на три точки… Но что это? На пробеге его закрутило. Подламывается одна нога, машина валится на крыло, изгибает лопасти воздушного винта о бетон полосы и замирает.

Вилли тяжело переживал эту нелепую аварию. В самый ответственный момент, когда надо было перетянуть военных летчиков на свою сторону, впервые представить им его истребитель в самом лучшем свете, такой позор у всех на глазах. Лишиться единственного летающего экземпляра! Теперь придется поездом везти поломанный самолет на завод, ремонтировать. На все это уйдет драгоценное время. Он тогда не знал, что эта авария – только первое проявление той загадочной и хронической болезни шасси, от которой будут страдать его 109-е.

Второй опытный собирается, но из-за задержки поставки немецкого двигателя он дал команду и его выпускать с двигателем английским. Сделали все узлы и детали под «Кестрел», начали их установку, а тут приходит долгожданный немецкий Юмо-210. Все начинай сначала, хорошо хоть можно использовать снятые узлы, мотораму и детали с первого опытного, когда его переделывали под «Кестрел». Но время, время! Ведь конкуренты роют землю, пытаются всем доказать, что именно их проект – самый лучший истребитель-перехватчик для защиты неба Германии сегодня.

Дела у конкурентов Мессершмитта обстояли не лучшим образом. У первого опытного «Фокке-Вульфа» Fw-159 в первом же полете на посадке сложилась нога шасси. Высокоплан получил такие повреждения, что восстановлению не подлежал. Оставалась надежда на второй опытный, который был в сборке. Пилот «Арадо» тоже разбил свой первый опытный Ar-80, и компания быстрыми темпами достраивала второй.

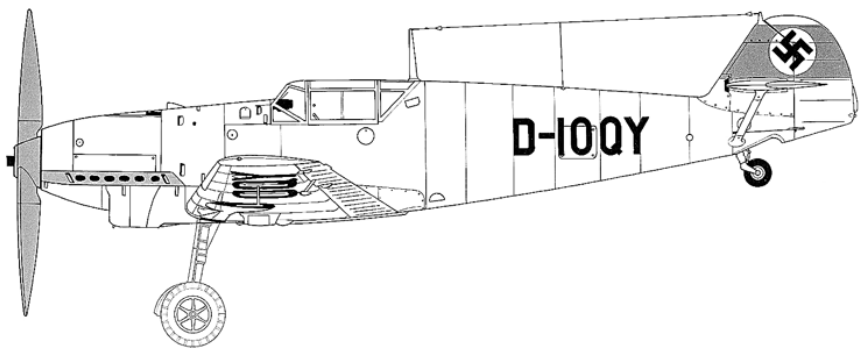
Прототип истребителя Хейнкеля He-112 V-1 взлетел позже всех остальных участников негласного конкурса, но его шансы победить оценивались в кабинетах Министерства авиации очень высоко. В них заседали уже располневшие пилоты Первой мировой войны, почитавшие Хейнкеля и уверенные, что он-то сделает истребитель, как надо. После громкого успеха одномоторного скоростного пассажирского He-70 мало кто сомневался в успехе его одноместной версии в роли истребителя.

Шеф-пилот компании Герхард Ничке поднял опытный истребитель в воздух 1 сентября 1935 года, и самолет сразу показал, из какой конюшни он вышел: никаких детских болезней, хорошая управляемость и требуемые летные характеристики. Через два с половиной месяца взлетел второй опытный истребитель с мотором Юмо-210 и меньшим размахом крыла. Истребитель Не-112 был готов биться за место под нацистским солнцем, чтобы стать защитником неба новой Германии.

Готов был биться и Вилли Мессершмитт. Его второй опытный с мотором Юмо-210 и по-прежнему с гражданским регистрационным номером D-IILU взлетел в Аугсбурге 12 декабря 1935 года и показал такие же прекрасные характеристики, как и первый.

С нового, 1936 года на Баварский авиационный завод был переведен из Германского летно-исследовательского института очень серьезный летчик-инженер, доктор авиационных наук Герман Вурстер, который пользовался большим авторитетом среди летчиков-испытателей и военных. Конечно, заполучить такого испытателя было не просто. И тут постарались друзья-покровители. После аварии первого опытного на полосе в Рехлине с летчиком-испытателем Гансом Кнотчем пришлось расстаться. Вилли очень нервничал, опасаясь за судьбу своего истребителя. На летном поле завода беспрерывно курил, держа сигарету тремя пальцами и докуривая ее почти до конца. После того как пилот-инструктор Германской коммерческой школы летчиков Вилли Штор на самолете Мессершмитта М-35 выиграл чемпионат Германии по воздушной акробатике 1935 года, его пригласили на должность летчика-испытателя завода.

А теперь вот и Герман Вурстер с его глубокими знаниями и опытом. Он сразу приступил к программе заводских летных испытаний второго опытного Bf-109 V-2 и стал с ним на «ты».



Опытный истребитель Мессершмитта с немецким мотором.

Для сравнительных летных испытаний Мессершмитт, как и Хейнкель, отправил второй опытный экземпляр истребителя. Вурстер перелетел на нем в Летно-исследовательский центр Люфтваффе в Рехлине. Затем неподалеку на авиабазу в Травемюнде, где испытывались истребители. Там собралась очень представительная комиссия военных и гражданских экспертов, включающая лучших летчиков и техников. Заправлял всем директор центра летчик-инженер Карл Франке.

Битва Мессершмитта с Хейнкелем началась 26 февраля 1936 года и продолжалась пять дней. На обеих машинах летали все, как военные, так и гражданские. И все искренне хотели выявить, какой из самолетов лучше в роли защитника неба Германии. Кроме специальных испытаний, они устраивали показательные воздушные бои. Конечно, Вурстер старался показать в выгодном свете свой 109-й, как и шеф-пилот Ничке свой 112-й. Но вот им разрешили поменяться самолетами. При этом Вурстер получил предупреждение от директора Карла Франке не вытворять на самолете соперника то, что он позволял себе делать на своем. И тем не менее возможности и особенности обоих претендентов были определены достаточно полно. Но последней каплей, потопившей 112-й, был отказ Ничке демонстрировать его штопорные характеристики, после того как он на предварительных испытаниях с трудом вывел его из штопора.

По единодушному мнению летающей элиты, впереди был «Мессершмитт». На нем было легче выполнять высший пилотаж, особенно быстрые вращения. При резких разворотах 112-й был близок к срыву, что у 109-го никогда не наблюдалось благодаря автоматическим предкрылкам. При плавном движении ручки на себя реакция «хейнкеля» была нормальной, но стоило только резко потянуть ручку, как он задирался. «Мессершмитт» этого себе не позволял. Благодаря уменьшенной площади крыла и меньшему весу он летал быстрее, а на взлете и посадке его выручали предкрылки и закрылки. Шасси с узкой колеей 109-го не создавало никому каких-либо неудобств и даже расценивалось как прогрессивное решение.

Среди пилотов были два особо выдающихся и авторитетных аса Первой мировой войны – майор Роберт Риттер фон Грейм и полковник Эрнст Удет.

Эрнст Удет

Он не вышел ростом, но летал как бог. Родившись на два года раньше Вилли Мессершмитта, он успел повоевать в Первую мировую войну под командованием Манфреда фон Рихтгофена и

стал вторым после него асом Германии с 62 подтвержденными победами в воздухе.

Этот голубоглазый мальчик рос в Мюнхене, зачарованный воздухоплаванием, в семье владельца небольшой компании по производству оборудования туалетных комнат. С другом он построил планер, который не хотел летать и сразу разбился. Когда Эрнсту было 17, летчик-испытатель с соседнего авиационного заводика взял его с собой в полет. А через два года он за две тысячи марок прошел курс обучения в частной школе летчиков, и его зачислили сержантом в разведывательную эскадрилью. Здесь он получил первую награду за спасение самолета, у которого в полете оборвалась растяжка крыла. Это был Железный крест 2-й степени.

Когда его самолет, перегруженный топливом и бомбами, рухнул на землю, он чудом уцелел, но был отдан в Военно-полевой суд за ошибку в пилотировании и отсидел неделю на гауптвахте. В одном из полетов бомба, брошенная руками, застряла в шасси их самолета, и, чтобы избавиться от нее, Эрнст начал крутить машину в разные стороны, вверх и вниз. Это сработало, но начальство тут же перевело его в истребительную эскадрилью.

Новый, 1916 год он встретил в кабине нового «фоккера», который он разбил об ангар при взлете из-за механической неисправности новой машины. Для него прислали старый «фоккер». В первом же вылете Эрнст атаковал француза, но обнаружил, что не может дотянуться до спускового крючка пулемета. Пуля француза задела его щеку и вдребезги разбила защитные очки. После этого Удет начал атаковать очень агрессивно, победы следовали одна за одной. Он получил Железный крест 1-й степени. В ноябре 1917 года признанный ас и кавалер престижного ордена королевского дома принимает командование эскадрильей в Пруссии. Ночные выпивки с женщинами не мешали ему быть отличным командиром, обучающим молодых пилотов своему мастерству.

Рихтгофен пригласил Удета в свое элитное соединение и назначил командовать одной эскадрильей. Здесь Удет сбил 20 английских самолетов. Когда он в воздухе столкнулся с французским самолетом и выпрыгнул с парашютом, то зацепился стропами за руль направления своей машины. Пока он оторвал законцовку руля и освободил стропы, высоты уже не было. Его парашют наполнился в 75 метрах от земли, приземление было жестким, с вывихом ноги. Удет был награжден высшим военным орденом Пруссии «Pour le Merite» на два месяца раньше Геринга, который заменил погибшего Рихтгофена. За полтора месяца до

окончания войны Эрнст был ранен в бедро и выписался из госпиталя в первый мирный день.

В послевоенной жизни самолет кормил Удета на съемках фильмов и аэрошоу. Его уникальный коронный номер – захват женской шали с земли концом крыла летящего самолета – не решался повторить никто.

В 1920-м Эрнст женился на подружке юности Элеоноре Зинк, но его бурные романы продолжались, и через три года они развелись. Вместе с другим асом прошедшей войны, фон Греймом, в Баварии он развлекал публику, имитируя воздушные бои. Богатый американец предложил Удету профинансировать создание им самолетостроительной компании в Германии, назвав ее Udet Flugzeug. Вначале она располагалась в ангаре в маленьком городке севернее Мюнхена и штучно выпускала легкие самолеты. Потом Эрнст расстался с американцем и построил ряд тренировочных и небольших пассажирских самолетов с инженером Шоерманом.

С Вилли Мессершмиттом он был хорошо знаком по всем авиационным соревнованиям, отлично понимал и сочувствовал его проблемам. Экономический кризис и неудача с четырехмоторным большим пассажирским самолетом U-11 Kondor разорили компанию Удета, но он продолжал летать.

Геринг купил для Удета два новейших американских биплана для его выступлений. И Удет вступил в нацистскую партию почти одновременно с Вилли Мессершмиттом. На американском биплане Эрнст демонстрировал вертикальное пикирование с большой высоты и стал проповедником идеи пикирующего бомбардировщика, которая пришлась по вкусу Герингу и Гитлеру.

Как только первый опытный истребитель собрали в ангаре завода, Мессершмитт пригласил Удета посмотреть. Ему очень важно было мнение самого результативного летчика-истребителя Первой мировой войны о своем творении. Когда Эрнст обошел истребитель кругом, его лицо выражало крайнее изумление и растерянность. Потом он сел в кабину. Механик закрыл за ним фонарь. Ас внимательно разглядывал приборную доску, вертел головой в разные стороны, проверяя обзор. Уже в воротах ангара Эрнст похлопал Вилли по спине и с улыбкой произнес: «Мессершмитт, этот самолет никогда не станет истребителем. Пилот истребителя должен чувствовать скорость. И к тому крылу, которое ты имеешь, надо добавить еще одно сверху со стойками и растяжками между ними, тогда это будет настоящий истребитель».

В январе 1936 года Вилли опять пригласил Удета на завод, теперь уже полетать на своем истребителе. Второй опытный

только недавно сделал несколько полетов. И вот когда Удет взлетел и покрутил 109-й по всей программе, как он это умел, а потом сел и зарулил, его мнение об истребителе Мессершмитта перевернулось.

Удет комментирует первый полет на Bf-109 V-2.

Эрнсту Удету присваивают звание полковника и назначают инспектором истребительной и бомбардировочной авиации с 10 февраля 1936 года. Теперь он пилотирует новинки авиазаводов Германии. А четыре месяца спустя он занимает кабинет начальника Технического управления Министерства авиации и становится ответственным за заказы новых самолетов для Люфтваффе. Удет ищет и находит подход к Мильху, летает с ним и помогает своему начальнику совершенствовать его летное мастерство. Теперь он иногда обедает с ним за персональным столиком Мильха в берлинском ресторане Horcher's, где также бывают Гиммлер и Геббельс.

Для Вилли Мессершмитта это возвышение Эрнста Удета было пределом мечтаний.

Принятие на вооружение

Тео Кронейс зашел в кабинет к Вилли Мессершмитту, чтобы первым сообщить радостную весть. Загадочно улыбаясь, он торжественно произнес: «Ты официально выиграл битву с Хейнкелем. Решение принято. В следующие два года нам закажут построить более пятисот истребителей». Вилли не мог поверить своим ушам. Он морально был готов к победе над Хейнкелем – верил в свой истребитель. Но чтобы сразу такой заказ, когда самолет совсем сырой и не проходил войсковых испытаний, этому он поверить не мог. А потом, у него даже нет таких производственных мощностей, чтобы построить такое количество 109-х. Ведь он уже должен строить серийные машины Bf-108B и опытные двухмоторные тяжелые истребители Bf-110. На это Тео заметил: «Сейчас вся Германия в стройке. Строятся новые авиационные заводы и аэродромы. Будем расширяться и мы».

Тут Вилли вспомнил, что почти два года назад, когда Мильха из полковника произвели в генерал-майоры, Министерство авиации утвердило секретный план строительства военных самолетов, и в нем уже количество истребителей превышало две тысячи. Конечно, план не выполнили, но по сравнению с ним его пятьсот истребителей уже не кажутся таким заоблачным количеством. Сейчас все страны вооружаются новыми истребителями. Три месяца назад взлетел первый опытный английский «Харрикейн», а на днях – их первый опытный «Спитфайр». И в Германии бум строительства новых боевых самолетов. В летно-испытательном центре в Рехлине военные летают на пикирующих бомбардировщиках «Хеншель-123» и «Юнкерс-87», а также на двухмоторных «Дорнье-17» и «Хейнкель-111». Первые полеты на заводе начал двухмоторный бомбардировщик «Юнкерс-88». Строятся опытные четырехмоторные дальние бомбардировщики «Дорнье-19» и «Юнкерс-89». Хейнкель получает контракт на строительство нового авиазавода в Ораниенбурге под Берлином с производительностью 100 Не-111 в месяц. Растет и количество самолетостроительных компаний, работающих для Люфтваффе.

Германия открыто готовит к войне экономику и армию. Провозглашен «четырехлетний план», стержнем которого было создание собственной сырьевой базы для обеспечения нужд военного производства. Государство представляло огромные кредиты монополиям для развертывания исследований в области производства синтетического горючего, каучука, алюминия, гарантировало сбыт этой продукции по военным ценам. Генеральный уполномоченный по «четырехлетнему плану» Геринг получил диктаторские права в области экономики: его распоряжения имели силу закона и были обязательны для всех

государственных и партийных органов. В военную промышленность направлялось 80 % всех инвестиций. Части промышленных предприятий была присвоена категория «важнейшие» для страны. Они в первую очередь снабжались сырьем, кредитами и рабочей силой. Направление внешней торговли также определялось запросами военного производства. Формой расширения государственного сектора являлась конфискация собственности лиц еврейского происхождения. На этой базе возник могущественный концерн «Г. Геринг».

Стала складываться нацистская система трудового принуждения. Была введена принудительная трудовая повинность для юношей и девушек 18–25 лет, как средство сокращения безработицы, а с 1935 года – постоянно. Квалифицированные рабочие направлялись на работу только через специальные бюро труда.

Вилли понимал, что вся эта нацистская система сейчас работает на него, но только до тех пор, пока он будет снабжать ее очень хорошими самолетами. То, что его истребитель принят на вооружение, – это большое везение, но оно подготовлено его неустанным трудом и талантом.

Его 109-й отличался не только летными характеристиками, так прельстившими военных летчиков, но и хорошей производственной и эксплуатационной технологичностью, на которую запали министерские чиновники и военные инженеры. Благодаря тому что он крепит ноги шасси к фюзеляжу, крылья можно менять и стыковать без подъема фюзеляжа специальной треногой. У 112-го «Хейнкеля» стойки шасси крепятся к крыльям, и фюзеляж надо поднимать. Прямые и простые крылья 109-го было значительно легче изготовить, чем эллипсовидные 112-го.

Вилли очень старался, но подводили двигателисты с поставкой моторов. Поэтому третий опытный 109 – й взлетел только в июне, но к концу 1936 года уже летали все восемь прототипов. Шел обычный процесс доводки нового самолета, и в каждый следующий экземпляр Мессершмитт вносил изменения, необходимость которых выявлялась в процессе испытаний. То же делали и двигателисты – доводили свои моторы. Только в этом году они присылали Юмо-210 трех серий – B, C и D. Надежность и мощность от серии к серии очень медленно, но повышались.

Конструкторское бюро Мессершмитта интенсивно работало над технологичным серийным вариантом истребителя, и первые шесть машин из серии Bf-109 B-1 покинут линию сборки завода в Аугсбурге до Нового года.

Благодушное настроение Вилли мгновенно сменилось глубокой депрессией – при пилотировании своего самолета под

Дрезденом разбился начальник штаба Люфтваффе генерал Вальтер Вевер.

Вилли считал его очень интеллигентным человеком, и благодаря ему он получил контракт на проектирование своего первого истребителя. Генерал был убежденным поборником создания дальних стратегических бомбардировщиков, способных долетать до Урала. Контракты на «Урал-бомберы» при нем получили Дорнье и Юнкерс. И Вилли успел получить контракт на проектирование и макет своего «Урал-бомбера» Bf-165. Погибшего заменил генерал Альберт Кессельринг, который держал ухо по ветру и смотрел в рот Мильху.

Настроение Вилли немного улучшилось, когда ему сообщили, что по рекомендации Геринга он назначен членом совета директоров Германского института авиационных исследований. Это престижное назначение наверняка было знаком признания его высокой квалификации в связи с принятием на вооружение Люфтваффе его проекта в качестве основного истребителя.

И тут же печальная новость – умер его учитель планеризма и партнер Фредерик Харт в возрасте всего 55 лет. С ним ушла целая эпоха в жизни Вилли. С 15 лет Харт помогал Вилли растить его крылья. Они расстались, когда Мессершмитт мог самостоятельно летать в мире авиационного бизнеса и создания новых конструкций.

Положение Вилли на Баварском авиационном заводе теперь значительно укрепилось, но он по-прежнему зорко следит за соблюдением его прав и твердо оберегает их. Еще в феврале, когда на завод прислали контракт с Министерством авиации на дополнительную предсерийную партию 109-х истребителей, он отказался его подписывать, пока не будут оговорены личные права на его патенты. А патенты он получал каждый год в изрядном количестве. Как рачительный хозяин, он огораживал столбиками закона территорию своих изобретений, за вход на которую надо было платить. В прошлом году он запатентовал «Установку воздушного тормоза» и «Систему управления самолетом». В этом году – «Механизм изменения шага воздушного винта», «Устройство передачи момента от закрылков при статическом давлении», «Устройство сигнализации и связи», «Установка вооружения» и «Система питания пулемета самолета». Аэродинамический исследовательский институт в Геттингене (немецкий ЦАГИ) включил в свою серию профилей разработанный Мессершмиттом профиль № 535. Авторские права на патенты и другие технические решения через годы принесут Мессершмитту миллионы рейхсмарок.

Вечерами в тиши своего кабинета Вилли, за стопками писем

и чертежей, все отчетливее ощущал, что между решением принять его истребитель на вооружение и фактическим вооружением Люфтваффе его машинами – дистанция огромного размера.

Испанский полигон

Гитлер в присутствии Геринга 25 июля 1936 года дал согласие представителю генерала Франко помочь перебросить мятежные войска марокканского корпуса из Северной Африки в Севилью. На следующий день первый из двадцати Ю-52, ведомый резервистами Люфтваффе, вылетел из берлинского аэропорта Темпельхоф через Италию в город Тетуан на севере Марокко. За этот день каждый из 20 трехмоторных «Юнкерсов» сделал не менее пяти рейсов с марокканскими солдатами из Тетуана вдоль Атлантического побережья в захваченную франкистами Севилью. Десант первого дня составил 3 тысячи отборных националистов. За два последующих месяца по воздуху перебросят еще 12 тысяч марокканских солдат, и это будет первая успешная немецкая массовая переброска по воздуху солдат для ведения боевых действий. Морской путь марокканцам плотно преграждали многочисленные военные корабли испанского флота, верные правительству.

Шесть дней спустя 85 добровольцев, уволенных из Люфтваффе, сопровождая шесть истребителей-бипланов Не-51, на корабле отплыли в Испанию. Через неделю они с 270 тоннами амуниции были в Севилье.

День 29 октября выдался для Вилли хлопотный – готовили к первому вылету четвертый серийный 109-й с третьим пулеметом в развале цилиндров двигателя. На стрельбах в тире с прогретым и работающим двигателем обнаружили, что этот пулемет перегревается и заклинивает. Вилли ломал голову, как улучшить обдув пулемета, но пока все предложения его конструкторов казались ему неэффективными.

Секретную депешу от Геринга принесли после обеда. Когда Вилли ее вскрыл и прочитал, то побледнел и в изнеможении опустился в свое кресло-стул. Те несколько слов, смысл которых он осознал, невероятно испугали его: «Принято решение отправить три истребителя Bf-109 в Испанию. Подготовьте боевую комплектацию машин до 1 декабря с.г. Геринг».

Как? Совершенно сырую машину и сразу на войну в чужую страну? Вилли не мог понять, как такое возможно. Это его подставляют! Хотят дискредитировать его истребитель, заставив выполнять пока непосильную для него работу в самых тяжелых условиях жаркого климата и плохого наземного обслуживания. А

когда выявится его низкая боевая эффективность, все свалят на его, Мессершмитта, некомпетентность и уничтожат его как самостоятельного авиаконструктора.

Такие мысли молнией проносились в его усталой и возбужденной голове. Он метался по кабинету, как загнанный в угол зверь. Что делать? Вызвал Тео Кронейса, показал бумагу. Тео сразу предложил сесть и все спокойно обсудить. Когда уселись в кресла вокруг стола для визитеров, Тео с серьезным видом начал свою политическую информацию:

– Это большая политика, Вилли. Фюрер дал согласие лидеру здравомыслящих людей, генералу Франко, помочь избавить страну от захвативших власть демагогов и авантюристов, которые хотят все отнять и поделить. Они также хотят сильно сократить армию, чтобы лишить ее политического влияния в стране. Наш долг – помочь уничтожить эту коммунистическую заразу, где бы она ни угрожала людям, как мы это сделали у себя в стране.

– Но при чем тут мои сырые самолеты? Послали туда бипланы Хейнкеля, и на здоровье!

– В Люфтваффе и в Министерстве авиации умные головы пришли к тщательно взвешенному выводу, что в данное время фактор времени играет первостепенное значение и молодая авиаиндустрия новой Германии не должна упустить такой возможности испытать свои новые боевые самолеты в реальных условиях испанского полигона.

– Но ведь это слишком большой риск! Надо хотя бы налетать на новых самолетах в сумме одну – две тысячи часов, устранить выявленные недостатки, и только потом можно на равных состязаться с самолетами противника.

– Время, время, дорогой Вилли! Пока мы здесь будем тихо налетывать часы, поезд уйдет, и мы не получим тот бесценный опыт, который позволит нам действительно быстро улучшить наше оружие.

– В этом что-то есть. Звучит заманчиво, – уже неуверенно промямлил поникший Вилли.

– А потом, Испания хоть и за горами, но близко. Наши транспортные Ю-52 организуют воздушный мост Берлин – Севилья. Мы в любое время можем доставить туда наших специалистов, запасные детали и сменные узлы к нашим истребителям и привозить обратно отказавшие агрегаты. Полк, где будут эксплуатироваться сначала всего три наших истребителя, будет немногим отличаться от Рехлина, где мы выиграли битву с Хейнкелем. Теперь нам предстоит сразиться с русским Поликарповым и его курносым И-16. Но наши три истребителя будут все время прикрываться большим количеством

«Хейнкелей» и «Фиатов».

На это Вилли уже ничего не мог возразить, да и не хотел. Он вдруг как бы прозрел, что теперь уже ничего изменить нельзя и все зависит только от него и его людей. Надо очень хорошо подготовить эти три машины к экспедиции, подобрать самых надежных механиков и мотористов, снабдить их всем необходимым впрок. И тогда, может, все и обойдется, может, его истребители и там, как в Рехлине, покажут, что их придумал действительно выдающийся авиаконструктор.

Деревянные контейнеры с тремя истребителями Мессершмитта опытной серии Bf-109B: V-3, V-4 и V-5 – привезли в полк J/88 Легиона «Кондор» на аэродром Севильи 9 декабря 1936 года. Самолеты собрали, и началось их знакомство со строевыми пилотами Люфтваффе, воевавшими на бипланах Хейнкеля. Один из них, обер-лейтенант Траутлофт, уже одержал четыре победы на He-51. Потом он напишет книгу «Летчик-истребитель в Испании», в которую войдут его дневники тех дней. На выделенной ему машине V-3 с заводским номером 760 он нарисовал зеленое сердце. Столпившимся поглазеть на новый истребитель он сказал, что машина классная, но рядом с истребителем He-51 она выглядит, как высохшая старая дева. Все расхохотались.

Взлет ему показался необычно энергичным, но в воздухе он уже почувствовал себя в новой машине «как дома». Первые две недели выявили на «мессерах» ряд неисправностей: глох мотор в полете, барахлил карбюратор, закусывали створки шасси, ломалась водяная помпа и заклинивало хвостовое колесо.

Грубая посадка на хвостовое колесо истребителя Bf-109 V-4 с заводским номером 878 привела к тому, что хвостовая стойка подломилась и руль направления был смят. Фронтовые испытания первых трех истребителей Мессершмитта в Испании продолжались всего два месяца, их ремонтировали, устраняли неисправности, и они снова летали. Им на смену во вторую эскадрилью пришлют три истребителя серии B-1, а эти три привезут обратно в Аугсбург. Вилли внимательно читал сводки донесений об их службе и намечал изменения в конструкции будущих серий.

Пилоты и техники Люфтваффе были посланы в Испанию набираться боевого опыта. Эту школу здесь за три года гражданской войны пройдут 405 пилотов, большое число наземного персонала, а всего более 19 тысяч немецких военнослужащих.

Советский Союз поставил республиканцам более 1400 самолетов, Германия – около 650. Фронтовую обкатку проходили:

130 истребителей Мессершмитта Bf-109,
82 средних бомбардировщика Хейнкеля He-111,
32 скоростных бомбардировщика Дорнье Do-17 и
58 транспортных самолетов Юнкерса Ju-52.

По разным причинам всего потеряно 40 Bf-109, из них в воздушных боях и на земле уничтожен только 21.

Один истребитель Мессершмитта Bf-109B в летном состоянии республиканцы захватят и переправят в Москву в начале 1938 года. Весной на нем в Летно-испытательном институте ВВС будут летать лучшие летчики-истребители. Конструкторы во главе с Поликарповым будут его скрупулезно изучать. В секретном отчете Поликарпов даст такую характеристику творению фашистского авиаконструктора Мессершмитта:

> «…Расположение приборов… удобное… Кабина самолета закрыта прозрачным фонарем, обеспечивающим хороший обзор во все стороны… Сиденье летчика удобное и имеет хороший механизм подъема…Управление самолетом очень легкое… Управление подъемом и выпуском шасси очень простое, достаточно одного поворота крана для открывания замка…Конструкция самолета рассчитана на массовое производство, обращают внимание продуманность и удобство сборки самолета и монтажа оборудования и вооружения. Большое внимание уделено удобству эксплуатации самолета в боевых условиях. Самолет в целом представляет безусловный интерес…»

А для командования Люфтваффе безусловный интерес представляла новая тактика ведения воздушного боя истребителей, которую немецкие летчики придумали в Легионе «Кондор». Летая плотными тройками на новых, более скоростных истребителях Мессершмитта, пилоты большую часть времени должны были следить за тем, чтобы не столкнуться друг с другом. Поэтому сначала Адольф Галланд, а потом и Вернер Мельдерс приказал своим пилотам летать парами. Каждая такая пара действовала в воздухе как самостоятельная боевая единица.

Ведущий вел визуальный поиск противника в передней полусфере, в то время как ведомый прикрывал его сзади, находясь на расстоянии приблизительно 200 метров и немного выше. Такая дистанция позволяла пилотам полностью сконцентрироваться на поиске противника, не задумываясь при этом о точном соблюдении расстояния между своими самолетами. Начиная атаку, ведущий уже не заботился о своем хвосте и прицеливался более точно.

Здесь, в Испании, немцы впервые оценили важность такого критерия эффективности вооружения истребителя, как вес трехсекундного огня. Вилли Мессершмитт получил уведомление о необходимости увеличения количества и калибра стволов, даже за счет снижения их боекомплекта. Он начал думать об установке в развале цилиндров мотора пушки и дополнительных пулеметов в крыльях.

Истребитель Мессершмитта в Испании, 1937 год.

В это ясное утро января 1937 года обер-лейтенант Траутлофт взлетел один на своем истребителе с нарисованным зеленым сердцем на борту фюзеляжа. Задача была обычная – защитить прилетающие из Марокко в Севилью «Юнкерсы» с солдатами от нападения русских истребителей И-16. Они были покрашены в серый цвет с черным мотором и обычно крались на малой высоте, надеясь молниеносной атакой снизу сбить «Юнкерс». За цвет и манеру поведения этот истребитель прозвали «крыса». Когда Траутлофт увидел три «крысы» на фоне зеленых полей, он даже обрадовался. У него было выгодное положение – он летел выше и со стороны солнца. Мгновенно оценив ситуацию, рванул рычаг оборотов двигателя вперед и с набором высоты стал разгоняться. Мотор его «Мессершмитта» запел, и Траутлофт по большой пологой дуге в несколько километров со снижением стал заходить от солнца в заднюю полусферу ничего не подозревающим истребителям противника. Атака была такой стремительной, что крайняя «крыса» сразу появилась в прицеле Траутлофта. Но он не спешил. Только когда до цели оставалось метров 200, он нажал на гашетки пулеметов и какие-то секунды держал ее в прицеле. Чтобы не столкнуться, взял ручку на себя и отвалил с набором высоты. В его мозгу зафиксировалась картинка отлетающих от «крысы» мелких кусков, и он был уверен, что попал. Когда, набирая высоту к солнцу, он оглянулся, подбитый им самолет беспорядочно падал, а два других уходили к себе на север.

Одномоторный убийца Мессершмитта не только родился, но и начал убивать.

Глава 5
Больше самолетов для Люфтваффе

Большой брат

Солнце на летном поле завода в Аугсбурге начало припекать. Весна 1934 года была в самом разгаре. Вилли Мессершмитт стоял рядом с Робертом Люссером – ждали прилета важных персон Технического управления Министерства авиации из Берлина. Вот их одномоторный «Юнкерс» приземлился, подрулил к площадке перед ангаром. Дверь открылась, и появился длинноносый и худой Лахт, а за ним – коренастый Кристенсен. Лахт был заместителем Мильха по инженерной части, а Кристенсен курировал разработку 109-го. Ради него-то они и прилетели в Аугсбург.

После детального обсуждения всех вопросов по чертежам общего вида и компоновки 109-го Вилли, указывая на его большую тактическую модель, заметил, что дальность полета одномоторного истребителя в варианте перехватчика может оказаться недостаточной для уничтожения бомбардировщиков противника на дальних рубежах от жизненно важных центров страны. Гости с готовностью стали демонстрировать свои познания и заинтересованность в обсуждении этой проблемы:

– Генерал Вевер давно настаивает на разработке истребителя сопровождения наших дальних бомбардировщиков, о которых он так радеет. Это должен быть истребитель с большой дальностью, – сообщил Лахт.

– Но пока дальше разговоров дело не пошло. Технические требования никто в министерстве не разрабатывает, – заметил Кристенсен.

– Господин Мессершмитт сейчас говорил не об истребителе сопровождения, а о дальнем перехватчике – дестроере, который мог бы уничтожать вражеские бомбардировщики на границах или даже за границами Германии, – деликатно заметил Люссер.

– Нас интересует, каким сегодня Министерство авиации видит облик и значения основных параметров дальнего перехватчика, – взял «быка за рога» Вилли. – Напрашивается просто увеличенный в размерах 109-й с большим запасом топлива.

– У нас еще нет четкого представления о таком самолете, но мы начнем разрабатывать требования к нему и запросим предложения компаний, которые заинтересуются таким проектом.

Мы готовы обсуждать детали проекта и с вами, дорогой Мессершмитт, и приглашаем вас в Берлин в любое удобное для вас время, – подытожил Лахт.

Когда гости улетели, Вилли обратился к Люссеру:

– Проектбюро уже заканчивает директивную документацию по 109-му, и пора начинать компоновать дальний истребитель-перехватчик. Назовем его пока P-1035.

– А на какой радиус действия мы должны рассчитывать?

– Примите вдвое больший, чем у 109-го, – приказал Вилли.

Мессершмитту очень нравилось, когда его разросшийся коллектив одновременно работал над несколькими проектами. Конструкторское бюро выпускает измененные чертежи 108-го с поправками, выявленными при изготовлении деталей и на сборке первого летного. Одновременно выпускает первые рабочие чертежи 109-го. А Проектбюро занимается проработкой будущих модификаций 109-го и теперь новым проектом – дальним перехватчиком.

У Роберта Люссера и его компоновщика быстро родился одноместный истребитель с дальностью вдвое большей, чем у их истребителя Bf-109. Это был его младший брат, похожий, как близнец, только значительно больших размеров. Такой самолет требовал мощных двигателей. В дополнение к основному мотору в носу фюзеляжа появились еще два в крыльевых мотогондолах, куда убирались потяжелевшие ноги шасси. Они никак не могли решить, оставить один киль или использовать две шайбы на концах стабилизатора. И начертили для господина Мессершмитта два варианта.

Вилли раскритиковал этот вариант в пух и прах, но на всякий случай приказал сделать по нему модель и отправить в Геттинген на продувку. В последующие два месяца он с Люссером три раза ездил в Берлин и в беседах с экспертами и руководителями Технического управления министерства, переходивших в жаркие споры, выяснял их требования к дальнему перехватчику.

Геринг вдохновился идеей тяжелого истребителя с мощным вооружением и торопил своих экспертов с разработкой технических требований к нему. Военные однозначно решили, что он должен быть двухмоторным, и настаивали на очень мощном подвижном переднем вооружении, внутренней подвеске бомб, трехместной кабине экипажа и оборонительном пулемете стрелка-радиста.

В конце концов Вилли приказал Люссеру проработать вариант с двумя такими же двигателями, как на 109-м, но расположенными в мотогондолах на крыльях. В носовой части

фюзеляжа установить батарею из шести неподвижных пулеметов, а в средней его части – двухместную кабину пилота и стрелка-радиста. Теперь он однозначно принял хвостовое оперение с двумя килевыми шайбами, чтобы облегчить стрелку-радисту стрельбу из заднего пулемета. И никакого отсека для бомб!

Продувка модели этого варианта показала его преимущества, и Вилли сказал Люссеру, что пора готовить предложение для министерства в форме меморандума. Он хочет получить и контракт на разработку такого дальнего истребителя-перехватчика. Заходя в Проектбюро к Люссеру и просматривая изменения в компоновке P-1035, Вилли все больше убеждался, что этот его большой самолет может выполнять и другие боевые задачи при условии небольших изменений конструкции фюзеляжа и оборудования. Его легко превратить в стратегического разведчика, и даже в бомбардировщика. Эти мысли превратились в посланном меморандуме в красочные картинки вариантов возможных модификаций предлагаемого истребителя. Он теперь стал совершенно не похож на своего меньшего брата, рабочие чертежи которого уже начало выпускать конструкторское бюро под руководством Рихарда Бауэра. Дальний перехватчик стал больше походить на разрабатываемый конструкторами Юнкерса средний двухмоторный бомбардировщик Ю-88.

Мильх, Вевер и Лахт после бурных дебатов через два месяца разработали ТТТ. И тут не обошлось без Удета, который уже метил на место начальника Технического управления Министерства авиации. Ему предложение Мессершмитта очень понравилось, и он убедил Геринга принять его концепцию. Министерство авиации выдало Баварскому авиационному заводу контракт на разработку дальнего истребителя и постройку трех летных его прототипов и одного каркаса для прочностных статических испытаний. Оно присвоило ему обозначение Bf-110. Контракты по этим ТТТ также получили самолетостроительные компании «Фокке-Вульф» и «Хеншель».

Для Вилли опять началась битва за жирный заказ – построить для Военно-воздушных сил большое количество самолетов еще одного типа. Теперь это был дальний истребитель-перехватчик. И все зависело от того, сумеют ли конструкторы воплотить его и Люссера идеи в металл, который будет работать лучше, чем у его конкурентов.

Рождение большого брата проходило намного тяжелее, чем меньшего, 109-го. Для этого состава конструкторского бюро самолет был большой и сложный. Мало кто из них помнил, как пять лет тому назад Мессершмитт разработал и построил

двухмоторный многоцелевой биплан М-22. Теперь другие материалы, технологии, системы и готовые изделия. Сказалось и то, что конструкторов все время дергали срочными вопросами из цеха, где собирали 109-е машины. Да и заказчики внесли свою лепту в затягивание сроков разработки 110-й. Они беспрестанно уточняли требования, и приходилось менять чертежи. С количеством стволов и их калибром заказчики так и не определились, разрешив на первом летном вооружение не устанавливать.

И все-таки Мессершмитт и его конструкторы проявляли чудеса изобретательности. Еще шел 1934 год, и они были первыми в мире, кто создавал такую боевую машину. Замысел Вилли был прост, прозорлив и выражал его основное кредо, блестяще продемонстрированное на предыдущих проектах 108 и 109, – разрабатывать конструкцию минимально возможного веса. Тогда и существующие маломощные двигатели обеспечат самолету хорошие летные характеристики. А потом, когда появятся более мощные двигатели, можно будет усилить и доработать конструкцию самолета. Поэтому он проигнорировал требование заказчика о третьем члене экипажа, подвижных пушках и бомбоотсеке.

Минимальный вес конструкции и ее простота были идеей фикс Вилли. Каждый стык агрегата – дополнительный вес. Долой стыки! Люссер категорически возражал, а он настоял: «Делаем однолонжеронное крыло без стыков, цельным и крепим его снизу к фюзеляжу всего четырьмя болтами».

Вообще отношения с Люссером стали напряженными. Вилли устраивал ему разносы в резкой форме за каждый прокол и за каждое решение Проектбюро, которое ему не понравилось. Он посчитал, что Люссер запроектировал хвостовую часть фюзеляжа слишком длинной, а лонжерон крыла – слишком тяжелым, не обеспечил возможность ремонта самолета в полевых условиях. И вообще Проектбюро не проявляет нужной инициативы в улучшении проекта тяжелого истребителя. Дело дошло до такого накала, что деликатный Люссер уже не решался спорить с шефом и начал писать ему оправдательные письма по разным проблемам. Последнее заканчивалось словами: «Никто не будет более счастлив, чем я, если беспристрастное проветривание этих разных проблем приведет к очистке существующей атмосферы. Это будет как в ваших интересах, так и в интересах Баварского авиазавода».

Все, что работало на предыдущих машинах, Вилли решил использовать на этой. Остекление большого фонаря из нового материала – плексигласа – отработали на 108-м. Здесь его

подвижные части сдвигались – у пилота назад, а у стрелка-радиста вперед.

Форма крыла в плане такая же чисто трапецевидная с прямыми законцовками. Но из-за увеличенного размаха возросла строительная высота, и все несиловые нервюры для облегчения сделали в виде ферм. В корневой части крыла между фюзеляжем и мотогондолами оказалось возможным разместить четыре мягких протектированных топливных бака. Те же предкрылки, элероны с наружными, вынесенными в поток, весовыми балансирами и те же закрылки, как на 109-м. Такая же верхняя роговая компенсация рулей направления.

На первом и втором летных ставили те же моторы Юмо-210, как и у меньшего брата. Поэтому обводы мотогондол повторяли носовую часть фюзеляжа 109-го. Такие же моторамы, только теперь они крепились к высокому лонжерону крыла. Такие же радиаторы охлаждения под мотогондолой, как у младшего брата под мотором. Только забор воздуха для мотора теперь осуществлялся по удлиненному патрубку из носка крыла.

Для экономии веса Вилли решил делать ноги шасси не двустоечными, как на всех двухмоторных самолетах, а с одной стойкой сбоку колеса по типу его 109-го, которая убирается назад. Ради надежности он смело решился применить новейшую гидравлическую систему для уборки и выпуска шасси, а продублировать ее аварийной воздушной. Хвостовое колесо тоже ради веса решил не убирать.

Череда волнительных событий 1934–1935 годов отвлекала Вилли от повседневного контроля за разработкой 110-го, хотя его облик для заказчиков уже обрисовался достаточно ясно. И когда в начале 1935 года первые чертежи самых тяжелых и трудоемких деталей самолета ушли в производство, министерство прислало дополнительный контракт на семь предсерийных Bf-110.

Как только первые два летных 109-х покинули сборочные стапели завода, их место заняли стапели статического и первого летного 110-го.

Почти два года рождался большой брат. И вот он появился для предполетной подготовки на площадке заводского аэродрома перед ангаром. Его даже не красили, скорее бы в воздух.

Шеф-пилот Баварского авиазавода Герман Вурстер взлетел на нем 12 мая 1936 года и сразу понял, что первую задачу по новому самолету Вилли Мессершмитт решил – машина управлялась отлично.

Большой брат родился. Его максимальная скорость с маломощными Юмо-210 была невысокой, но существенно

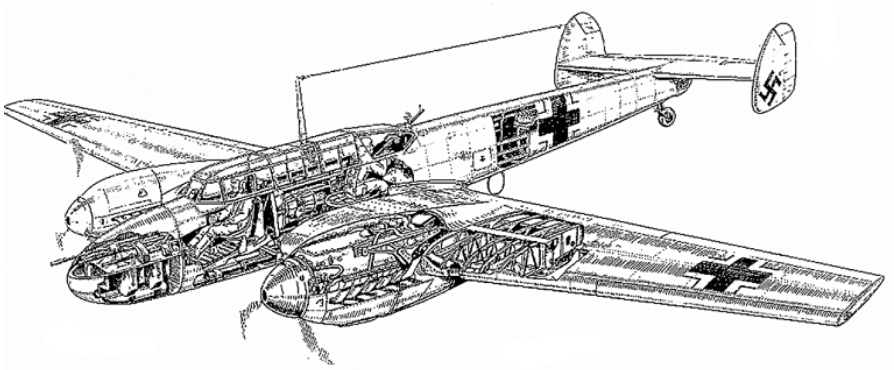
бульшей, чем у его более тяжелых конкурентов «Фокке-Вульфа» Fw-57 и «Хеншеля» HS-124. Поэтому он и был признан победителем. Двукратный чемпион Германии по высшему пилотажу Вилли Штор теперь командовал Летно-испытательной станцией завода и выполнял на двухмоторном тяжелом истребителе Мессершмитта весь каскад фигур, поражая воображение иностранных военных делегаций.

Однако детские годы большого брата затянулись из-за срыва программы разработки более мощных двигателей компанией «Даймлер-Бенц». Второй опытный взлетел только в конце октября, третий с моторами Даймлер Бенц 601 – в ноябре.

Через два года, весной 1938-го, на площадке перед ангаром Вилли с грустью будет смотреть на выстроившиеся в ряд четыре предсерийные Bf-110B-0, которые задержались так надолго. Три из них окрашены в комуфляжные цвета с крестами на фюзеляже и крыльях. У них уже острая красивая носовая часть фюзеляжа и трехлопастные воздушные винты изменяемого шага типа Гамильтон. Эти машины впервые доставят Люфтваффе. Их перегонят в элитный полк истребителей-перехватчиков в Барте на побережье Балтийского моря, хотя на них еще не установлено вооружение из-за разногласий у заказчика. Четвертый, серебристый, перелетит для испытаний в Рехлин. У него, как у всех опытных боевых машин, на борту фюзеляжа красовался гражданский регистрационный номер D-AISY.

Только в июле 1939 года Мессершмитту удастся доставить Люфтваффе первую партию серийных Bf-110B-1, вооруженных четырьмя обычными пулеметами в носу с боекомплектом в тысячу патронов на каждый, двумя пушками калибра 20 мм на опускаемой панели под кабиной пилота с запасом 180 снарядов на каждую и оборонительным обычным подвижным пулеметом сзади в кабине с боекомплектом 750 патронов.

Все резко изменилось, и настроение Вилли Мессершмитта поднялось, когда поступили долгожданные отработанные моторы Даймлер-Бенц 601A-1. Под них сразу выпустили серийные чертежи модификации Bf-110C-1 с плоскими гликолевыми радиаторами на нижней поверхности внешних частей крыла, которые регулировались выпускными створками с гидроприводом. Из-за более тяжелых двигателей максимальный вес машины увеличился на целую тонну, но и скорость перехватчика возросла на целых 100 км/ч.



Серийный дальний истребитель-перехватчик Bf-110C.

Наконец-то многолетний упорный труд Вилли Мессершмитта и его конструкторов по превращению двухмоторного перехватчика в высокоэффективный боевой самолет увенчался полным успехом. Как и прогнозировал Вилли, по скорости он сравнялся с лучшими одномоторными истребителями, а по мощности залпа пушек и пулеметов превосходил их. Что еще надо для борьбы с вражескими бомбардировщиками? Этой машине присваивается высший приоритет, и ее серийное производство по лицензии Мессершмитта организуется в других самолетных компаниях.

Вилли озабочен необходимостью увеличения дальности перехватчика и устанавливает подвесные баки под консолями крыла. Дальность полета увеличивается на 300 км.

Рассвет 1 сентября 1939 года в полной боевой готовности ожидали 82 тяжелых истребителя Мессершмитта, и сотни строились. Двухмоторная тематика теперь будет постоянной в Проектном и Конструкторском бюро Мессершмитта. У большого брата знаменитого одномоторного истребителя появится более пятидесяти различных модификаций. И в каждую из них Вилли вложит свой ум, опыт и талант.

Все самые удачные конструкторские решения, отработанные Вилли Мессершмиттом на опытных экземплярах меньшего брата, доставались большому. И все-таки звездный час для этой машины наступил, когда пришло время оборонять ночное небо Германии от массированных налетов английских тяжелых бомбардировщиков. Вилли Мессершмитт неустанно отрабатывал необходимые изменения конструкции самолета, установок его оборудования и вооружения, создавая эффективный ночной истребитель.

Конечно, Вилли не мог себе представить в 1935 году, когда он создавал мощного двухмоторного защитника своего неба, сколько сил, нервов и здоровья отнимет у него этот самолет за

последующие десять лет. Ведь в каждом из более шести тысяч построенных Bf-110 разных модификаций он оставил частичку своей души.

Количество и качество

Новый, 1937 год начался для Вилли с приятного события. Он стал членом элитного спортивного клуба «Германо-Австрийская Альпийская Ассоциация». Но через месяц чувство тревоги опять овладело им. Тео Кронейс под большим секретом сообщил, что Мильх еще больше возвысился. В предпоследний день января в торжественной обстановке Гитлер вручил ему золотой партийный значок. Теперь за столиком Мильха в берлинском ресторане замечены Бломберг, Гиммлер, Гесс и Геббельс – они уже видят в нем будущего министра авиации.

Вилли успокаивал себя: будет ли Мильх министром авиации или им останется Геринг – неважно, каждому из них нужны отличные боевые самолеты, а его 109-й истребитель доказал, что он самый лучший. И его главная забота сейчас в том, чтобы не допустить перетяжеления машины при ее серийном производстве и непрерывно, при каждой возможности улучшать ее летные, эксплуатационные и боевые характеристики.

Только когда в прошлом году решили искать площадку для строительства второго завода для производства его истребителя, Вилли реально поверил в возможность снабдить Люфтваффе большим количеством самолетов. Он начал перебирать возможные места для нового завода. А нашел лучшее место Тео. Он, конечно, по совместительству еще и ответственный за развитие авиационной промышленности Баварии, ему и карты в руки. Но малонаселенная лесистая местность рядом с травяным аэродромом в районе Регенсбург-Прюфенинг в 120 км северо-восточнее Аугсбурга – действительно отличное место.

Тогда заседание совета директоров компании «Баварский авиационный завод» назначили на 21 августа 1936 года в 7 часов вечера. Лето выдалось жарким, а к вечеру становилось прохладнее. В повестке заседания было два вопроса:

1. Об учреждении независимой компании Flugzeugwerke GmbH в Регенсбурге.

2. О праздновании 10-летия Баварского авиационного завода.

Все девять членов совета директоров появились в конференц-зале административного корпуса точно в семь.

Фрау Лилли Стромейер была в цветастом крепдешиновом платье с коротким рукавом выше локтя. Гладко причесанные темные волосы с правым пробором едва прикрывали ее уши, в

которых блестели крупные фамильные серьги. Из-под тонкой металлической оправы очков с темными пластиковыми дужками смотрели внимательные, выразительные глаза негласной хозяйки компании. В ее миниатюрной стройной фигурке и худом лице не было и намека на желание командовать. Ее авторитет и так был очень высок, потому что для основания компании она вложила все деньги своей знатной семьи. Лилли и сейчас владела большим пакетом акций, стоимость которых быстро росла. Но и в нынешние бурные времена, как и раньше, ее роль сводилась к одному. Она анализировала и советовала Вилли.

Вилли пришел усталым. Как всегда в элегантном темно-сером костюме и черном галстуке с белой рубашкой, он бодрился и старался быть обаятельным, но его выдавали глаза. Они часто подолгу смотрели в одну точку и постоянно выражали крайнюю озабоченность. Залысина на лбу еще больше увеличилась, почти достигнув середины головы. Борьбу за сохранение шевелюры, оставляя волосы сзади подлинее, он явно проигрывал.

Тео Кронейс за шевелюру уже не боролся. Его бритая круглая голова мясника выражала самодовольство, хитрость и жажду власти. Он явился в генеральской форме обер-фюрера СС, уселся во главе стола и деловито стал перебирать бумаги в своей кожаной папке. Сегодня председатель совета директоров был докладчиком по первому вопросу.

Банкир Фриц Сейлер был на три года старше Вилли, а выглядел намного моложе. Этому в немалой мере способствовали его внешность и манера одеваться. Небольшого роста, с миловидным лицом, он производил впечатление удачливого и энергичного управляющего большим имением. Сегодня он был докладчиком по второму вопросу и сиял в белом костюме с малиновой бабочкой. В самые трудные для компании времена банкротства, с 1931 по 1933 год, он вместе с Конрадом Меркелем выручал ее, как только мог. С тех пор – он заместитель председателя совета директоров и финансовый администратор компании. А еще у него был очень ценный для компании талант переговорщика, который он использовал в полной мере, чтобы выбить у Мильха выгодное решение.

Коммерческий директор Ракан Кокотаки занял, как всегда, место по правую руку от Вилли – он был его заместителем по заводу. Он тоже выглядел уставшим, и его облик грека-киприота стал больше принимать черты чистокровного еврея.

Директор по производству Фриц Хентзен был на год старше Вилли и в юности тоже строил планеры. Потом работал у Фоккера. На Баварский авиационный завод пришел в 1934-м. Со временем стал начальником цеха сборки самолетов. Он вдвоем с

Вилли летал на 108-м, и Фриц часто управлял машиной в левом кресле. На заседаниях совета директоров он всегда садился напротив Вилли и внимательно слушал его реплики и замечания.

Опытный юрист Конрад Меркель уже несколько лет стоит на страже интересов компании и Вилли Мессершмитта, проверяя и внося коррективы в каждый контракт, а также представляя компанию в любых конфликтах.

Два других члена совета директоров представляли внешние инстанции и были их глазами и ушами. Элегантный Шварцкопф работал в Министерстве авиации и курировал Баварский авиационный завод. А вышколенный обер-бургомистр Аугсбурга Джозеф Мейер приехал на заседание совета в военной форме и с прилизанной шевелюрой.

Особых дебатов по докладу Тео Кронейса не было. Тем более что в конце он сообщил, а Шварцкопф подтвердил, что министерство вкладывает в строительство нового завода в Регенсбурге 14 миллионов рейхсмарок. Постановили новую независимую самолетостроительную компанию Flugzeugwerke GmbH в Регенсбурге учредить и просить Тео Кронейса взять на себя общее руководство строительством завода.

Вилли и Тео приехали в мастерскую архитекторов города Аугсбурга, которые разрабатывали планы реконструкции существующего авиационного завода. Теперь им выдали контракт на архитектурный план нового авиазавода в Регенсбурге.

Вильгельм Вихтендаль и Бернхард Хермке встретили заказчиков с самыми любезными улыбками и сразу провели их к большому макету проектируемого завода. Вилли внимательно слушал объяснения, и все его вопросы касались обеспечения бесперебойного производственного процесса от входного контроля материалов и готовых изделий на складах до ангара предполетной подготовки самолетов и тира для пристрелки оружия.

Большие и высокие корпуса нового завода отвечали самым высоким стандартам строительства современных машиностроительных предприятий. Их так искусно вписали в складки местности и существующие вековые деревья, что даже на цветном макете казалось, что завод расположился в огромном парке. Завод был рассчитан на значительное увеличение числа выпускаемых самолетов в будущем. Тео, конечно, больше интересовало строительство жилья для рабочих и их бытовое обустройство. Когда им показали на макете стройные ряды индивидуальных коттеджей и четырехквартирных двухэтажных домов, здания торгового центра, спортивного комплекса с

бассейном и кортами, здание кинотеатра и маршруты общественного транспорта, Тео успокоился. Было еще много вопросов. Только убедившись, что проект завода в компетентных руках и впечатляет своей продуманностью, они пожелали архитекторам побыстрее его закончить и уехали.

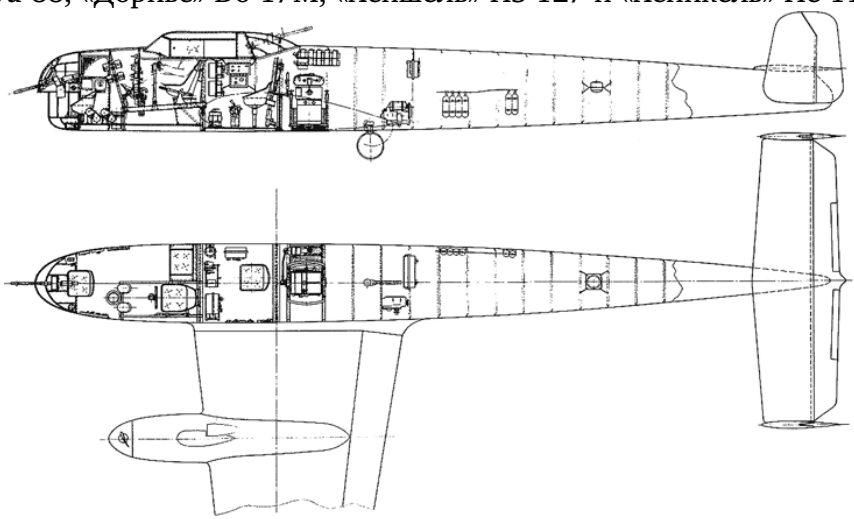
Стараниями Тео Кронейса ровно через девять месяцев родился новый авиационный завод, который многие эксперты считали лучшим в Европе. Торжественная церемония состоялась 8 мая 1937 года, на которой Тео сиял, как масляный блин, а другие ораторы отмечали важность события и огромную роль главного героя торжества.

Вилли стоял в толпе начальства и гостей на трибуне, пахнущей свежими досками и построенной на траве летного поля. Напротив возвышалась громадина ангара окончательной сборки и предполетной подготовки самолетов. Двое больших ворот в стене были открыты и украшены по бокам свисающими красными полотнищами с черной свастикой в белом круге посередине. Белые простенки между воротами также украшали свисающие красные гирлянды. Вилли смотрел на выстроившихся в нестройные колонны между трибуной и ангаром участников митинга. Здесь стояли рабочие, инженеры и служащие завода, строители подрядных компаний и гости почти со всей Германии. Перед каждой колонной на подставке был укреплен прямоугольный белый транспарант с названием организации, которую представляют собравшиеся. Вдали виднелся город Регенсбург с двумя шпилями местного собора.

Но мысли Вилли были на заводе в Аугсбурге. Именно там сейчас решалась важная задача его будущего. Со сборочной линии уже третий месяц сходят его серийные истребители Bf-109B-1 с мотором Юмо-210Da, взлетной мощностью 680 л.с., деревянным двухлопастным воздушным винтом «Шварц» и двумя пулеметами. На них он учел все замечания, выявленные на опытных V-4, V-5 и V-6 в Испании. Уже выполняет программу летных испытаний седьмой опытный 109B. Двигателисты Юмо за счет непосредственного впрыска топлива и двухступенчатого нагнетателя довели мощность на взлете на их новоМ-210G до 700 л.с. К этому мотору поставляется трехлопастной металлический винт изменяемого шага – лицензия Гамильтон-Стандарт. Опытный истребитель с такой силовой установкой существенно прибавил в летных характеристиках и будет эталоном следующей серии Bf-109B-2, на которую завод переключится в ближайшее время.

Два месяца назад взлетел его первый опытный скоростной бомбардировщик Bf-162 V-1. Это была одна из двух модификаций

дальнего истребителя Bf-110. Бомбардировщик обогнал опытный тактический разведчик Bf-161 V-1, который еще оставался в сборочном цехе. Министерство авиации было щедро и раздавало контракты на опытные самолеты всем, кто мог их построить. На прототип бомбардировщика Вилли установил моторы Даймлер-Бенц 600D и теперь радовался, что он на испытаниях показал скорость почти 500 км/ч. Его серийные истребители летали в это время с меньшей скоростью. Но Вилли знал, что пробиться с бомбардировщиком в серию будет очень трудно. Ему противостоят четыре очень совершенных конкурента: «Юнкерс» Ju-88, «Дорнье» Do-17M, «Хеншель» HS-127 и «Хейнкель» He-119.



Компоновка разведчика Bf-161.

Аугсбург строит второй и третий прототипы бомбардировщика, первый и второй прототипы разведчика, и Вилли еще не знает, что летные испытания этих машин в последующие годы закончатся ничем. Они обоготят компанию бесценным опытом, но не ожидаемыми доходами от серийного производства. Пока только его одномоторный истребитель был принят на вооружение как единственный в Люфтваффе и заказан в большом количестве.

Прототип бомбардировщика Bf-162, 1937 год.

Его птенцы разлетаются из гнезда Аугсбурга, и он требовал от своих конструкторов еще и еще проверять каждую машину, чтобы вместе с контролерами сборочного цеха выявить как можно больше скрытых производственных дефектов. Он их боялся как огня. Каждый такой производственный недостаток может вызвать летное происшествие, оно уже бросит тень на самолет в целом. Вилли прекрасно понимал, что в нынешние времена, когда важные государственные решения зависели от мнения одного, зачастую не очень компетентного босса, можно легко попасть под горячую руку. Поэтому начавшаяся эксплуатация его истребителей вызывала у него особую тревогу, и он старался сделать все от него зависящее, чтобы обеспечить безопасность их полетов.

Вместе с конструктивно-технологической доводкой производственного процесса выпуска истребителей Мессершмитта в цехах завода в Аугсбурге менялся и внешний облик этого, еще недавно маленького предприятия. Продажи Министерству авиации самолетов, построенных по лицензии, принесли заводу большие деньги. Доход за прошлый, 1936 год превысил 12 миллионов рейхсмарок. Было на что строить. Количество рабочих перевалило за пять тысяч.

Помимо возведения новых цехов и ангаров на территории

старого завода, в направлении на юг вдоль летного поля развернулась стройка корпусов второго комплекса завода. Здесь располагалось производство оснастки и стапелей, агрегатная и общая сборка. Тут же был построен большой спортивный комплекс с открытым плавательным бассейном. Третий новый комплекс ангаров завода для окончательной сборки и заводских летных испытаний был построен на южной оконечности летного поля. В полутора километрах от старого завода на юг, по правую сторону от Haunstetter Strasse, расположился четвертый комплекс завода с механическими цехами, сборочным цехом крыльев и складами.

Когда завод в Аугсбурге в основном был реконструирован, он представлял собой уже совсем новый, большой и современный самолетостроительный комбинат, состоящий из четырнадцати производственных цехов, шести ангаров для предполетной подготовки самолетов, четырех складов и корпуса прочностных испытаний. Рабочих на территории обслуживали семь столовых, медсанчасть и два медпункта «Скорой помощи». Район Хохфилд на южной окраине Аугсбурга был застроен большим количеством трехэтажных многоквартирных домов для заводских рабочих. А вблизи завода, на полях вдоль Haunstetter Strasse, выстроили целый поселок семейных домов для инженерно-технических работников.

Вилли очень нервничал, беспокоясь за судьбу своих первых опытных машин, которых забрали в Испанию. Истребитель-спарку он еще не разработал. Строевые летчики Люфтваффе пересаживались прямо с бипланов Хейнкеля и Арадо, не могли знать все особенности истребителя нового типа и быстро приноровиться к нему. В лучшем случае пилотов удается вывести на 108-й, но этих самолетов пока очень мало. Вилли до мелких деталей помнил рассказ, как молодой Траутлофт при первом взлете с аэродрома Севильи в прошлом году на третьем опытном передрал машину и ударился хвостовым колесом так, что повредил не только его, но и руль направления. Слава богу, все кончилось только аварией, и машину там же отремонтировали.

Беспокойство Вилли имело и более веское основание. В конце февраля истребители первой серии B-1, в количестве 30 машин, военные уже принимали без задержек – все их вопросы были решены. Военный летчик делал один контрольный облет, и затем самолет перегоняли в часть.

В то утро, 26 февраля, из Травемюнде на их транспортном самолете привезли пилота, который должен был перегнать туда принятый накануне истребитель с заводским номером 1001. После взлета истребитель помахал крыльями и полетел на север.

В воздухе его сопровождал их транспортник. По докладу пилота транспортника, истребитель, летящий впереди, вдруг резко скользнул вправо и с нарастающим креном устремился к земле. Летчик попыток покинуть самолет не делал. От сильного удара о землю в северной окрестности Аугсбурга истребитель разрушился и сгорел. Летчик погиб.

Комиссия, расследовавшая катастрофу, ее причину выявить не смогла. Но эта неделя после трагедии оставила тяжелый след в состоянии Вилли. Он выглядел постаревшим на десять лет. Теперь Вилли с помощью Тео изучает досье каждого пилота, которого намечают к переучиванию для полетов на его истребителе. Вилли приказал предельно четко инструктировать каждого нового летчика о его действиях в особых обстоятельствах, особенно при отказе мотора. Особый упор он делал на категорический запрет превышения допустимых диапазонов скоростей и перегрузок.

Еще одна проблема очень беспокоила Вилли – выпуск его истребителя по лицензии компаниями «Физлер», «Фокке-Вульф» и «ЭРЛА». Конечно, их заставили купить лицензии и выпускать большое число самолетов. Проблему он видел в том, что они захотят сэкономить на производственной оснастке и оборудовании контроля качества и выпущенные ими самолеты будут иметь много скрытых производственных дефектов, а следовательно, и предпосылки к летным происшествиям. С другой стороны, эти компании видят в нем конкурента и будут только рады дискредитировать его истребитель в глазах военных. Выход он видел только в ужесточении авторского надзора на всех этапах производства истребителя в каждой из этих компаний.

Цюрих, 1937 год

Геринг и Гебельс при каждом удобном случае старались прославить новые самолеты нацистской Германии, особенно среди иностранцев. В прошлом году, когда много иностранцев сидело на трибунах стадиона во время торжественной церемонии открытия Олимпийских игр, военному летчику-испытателю и инженеру Карлу Франке приказали продемонстрировать новый истребитель Мессершмитта собравшимся.

Теперь предстояло торжественное открытие нового аэропорта в Будапеште. Решили послать пилотажную девятку. Лучших пилотов из разных истребительных полков собрали для тренировок на аэродроме Бад-Айблинг юго-восточнее Мюнхена, но погоды не было. Когда полетели в Будапешт, то у правой крайней машины сорвалась откидная часть фонаря кабины

пилота. Прилетели восемь Bf-109B – первый вылет за пределы Германии. Показательные полеты выполняли асимметричной восьмеркой. Ведущий не учел сильного ветра, и зрители видели, что где-то в стороне летают красивые истребители. На последнюю петлю зашли на слишком низкой скорости, и все рассыпались. Вечером в баре ресторана пилоты залили свою неудачу, а девушки из бара продавали посетителям фальшивые бороды. На следующий день на свой аэродром Бад-Айблинг из Будапешта прилетели восемь истребителей с бородатыми пилотами.

О реорганизации командования Люфтваффе и Министерства авиации по приказу Геринга и одобрения Гитлера трудно было предположить. Тео Кронейс преподнес эту новость Вилли с самого утра. Он оценил это событие как благоприятное для компании: «Мильх и начальник штаба Кессельринг получают равные права. Управление кадров – Грейм и Техническое управление – Удет становятся самостоятельными и выходят из непосредственного подчинения Мильха. Удет – генерал». Вилли засиял, что было совершенно для него необычно. Но сейчас, наедине с другом, он мог и не скрывать эмоций: «Теперь заказывать самолеты будет Эрнст! И без Мильха!»

Опытный в партийных интригах и прекрасно знающий технологию принятия важных решений, Тео попытался охладить восторг Вилли: «Не обольщайся, дорогой Вилли, все равно мнение Мильха они будут спрашивать. И решать все будут коллегиально. Вот тебе наглядный пример. На днях я получаю копию приказа Геринга – сломать все опытные четырехмоторные бомбардировщики «Юнкерс» Ю-89 и «Дорнье» До-19, закрыть эти программы и впредь строить только двухмоторные бомбардировщики. Конечно, этот приказ родился с подачи Кессельринга и Джешонека, а Мильх или молчал, или его не слушали. Но он наверняка завизировал черновик приказа, зная, что его одобрил Гитлер. Так что благоприятное для нас решение Удета надо будет еще подкреплять всеми возможными путями».

И Вилли ищет все возможные пути, повышающие его влияние в партийных кругах. С первого дня июля он действительный член NS-Bund Deutscher Technik – Национал-социалистической ассоциации германских инженеров.

Ежегодный Международный авиасалон в Цюрихе открылся торжественной церемонией 23 июля и продолжался до 1 августа 1937 года. Предыдущие пятнадцать лет Германия в нем не участвовала. Теперь Гитлер решился на дебют со своим новым истребителем и бомбардировщиком. Когда объявили о показе Bf-108, Bf-109 и He-111, журналисты со всего мира прилетели в

Цюрих.

Для Вилли Мессершмитта и Баварского авиационного завода этот показ авиационной техники мира давал желанную возможность показать свой товар лицом. Как и четыре года тому назад в Варшаве, где Вилли раскрыл выдающиеся летные характеристики 108-го, теперь ему предстояло продемонстрировать иностранцам, каков его 109-й. То обстоятельство, что это истребитель, придавало презентации большое политическое значение. Курс руководителей Германии на запугивание соседних стран и прославление своих военных достижений на этом авиасалоне должен реализоваться как можно полнее. Хотя формально его самолеты на участие в соревнованиях были заявлены как гоночные и ему пришлось снимать пулеметы и менять верхние капоты двигателей на такие же, но без желобов и отверстий для стрельбы, все понимали, что это истребители Bf-109. И соревноваться они будут тоже с истребителями других стран со снятым вооружением. Геббельс в это время элегантно организовал утечку информации, что Германия уже располагает несколькими дивизиями таких новейших истребителей. На самом деле только небольшое число истребителей с весны начало поступать в части Люфтваффе, где использовались в основном для переучивания летного состава.

Эксперты Министерства авиации, изучив программу и условия состязаний самолетов в Цюрихе, подготовили предложение об участии немецких самолетов только в тех из них, где вероятность победы была достаточно высока. Геринг такой подход одобрил и состав команды Германии утвердил.

Баварский авиационный завод под личным контролем Вилли Мессершмитта подготовил для Цюриха два учебно-тренировочных Bf-108 и шесть опытных истребителей Bf-109. Все истребители были выпущены в серии «В» и носили название «Берта». Три из них так и остались в боевой камуфляжной окраске. Машина V-7 с двигателем Юмо-210Ga только прилетела после летных испытаний военными в Травемюнде, где на ней летал директор центра Карл Франке. И ему предстояло на ней состязаться в Цюрихе.

Особой заботой Вилли была подготовка машины для генерал-майора Эрнста Удета, который пожелал участвовать в соревнованиях на скорость. На машину V-14 установили самый новейший и самый мощный мотор Даймлер-Бенц 601А с серийным номером 161, трехлопастный воздушный винт изменяемого шага, и всю машину покрасили в красный цвет. Перегоняя ее с заводского аэродрома Аугсбурга на аэродром Дюбендорф под Цюрихом, где проходил авиасалон, Удет решил

проверить ее скорость и долетел всего за 23 минуты.

В первый день авиасалона собравшиеся на аэродроме Дюбендорф 80 тысяч горожан и гостей любовались показательными выступлениями пилотажных групп. Начали итальянцы на своих истребителях-бипланах С-32, затем их место в небе заняли англичане на своих истребителях «Хаукер-Фури» и тоже бипланах. Потом летали французы, поляки и финны. Блеснул виртуозностью своей программы высшего пилотажа на своем спортивном самолете Мессершмитта М-35 и Вилли Штер, который теперь работал на Баварском авиазаводе начальником Летно-испытательной станции. Английский авиационный журнал Flight в номере, опубликованном через четыре дня после закрытия авиасалона в Цюрихе, в статье об этом авиационном событии отметил: «Немецкий пилот Штер начал свое выступление головокружительной петлей, а закончил пикированием с большой высоты и эффектным выходом из него на высоте трех метров над травой аэродрома». Он же поместил фотографию вице-маршала авиации Госсаджа, дружески беседующего у трибун для зрителей с президентом германского аэроклуба господином фон Гронау. Тут же отмечалось, что генерал Мильх был более чем добр в своих очень высоких оценках мастерства четырех английских пилотажников, когда они приземлились.

А небо над аэропортом Дюбендорф заняли грациозные планеры, которые медленно выполняли свои замысловатые пируэты и приземлялись тут же на траву. Вилли смотрел на это вальсирование в воздухе, сидя в ложе для почетных гостей, и щемяще-теплое воспоминание нахлынуло на него. Как тогда было просто и хорошо! Может, тогда, пятнадцать лет назад, его планеры и не летали так виртуозно, но зато приносили ему столько счастья. И было у него всего несколько помощников. А сейчас на него работают тысячи самых высококвалифицированных инженеров, техников и рабочих, лучшие ученые научно-исследовательских институтов и лабораторий, исследователи и пилоты летно-испытательных центров. Многие компании разрабатывают и изобретают для него свои изделия и системы, которые он ставит на свои самолеты. А теперь и многие самолетостроительные компании работают на него, выпуская по лицензии его истребители. Он становится крупнейшим работодателем Германии.

На следующий день проходили наиболее престижные соревнования на скорость. Участникам предстояло пролететь четыре мерных участка по 50 км. На стоянке немецкой команды возле истребителей Мессершмитта суетились лучшие механики и инженеры Баварского авиационного завода. Безусловным

фаворитом считался красный самолет Удета с регистрационным номером D-ISLU, единственный с трехлопастным воздушным винтом и самым мощным двигателем. На борту его фюзеляжа сразу за кабиной на большом белом прямоугольнике красовался стартовый номер шесть. Вилли был тут же с Удетом. Оба прекрасно понимали, что новейший двигатель еще сыроват и может взбрыкнуться, но шли на этот риск ради гарантированной победы – для скорости нужна мощность. Вилли обнял Удета и пожелал ему удачи. От генерала Удета теперь зависели его будущие заказы и возможность создавать новые самолеты. Удет постоянно улыбался. Красный самолет, который для него подготовил Мессершмитт, ему явно нравился, он чувствовал себя в своей стихии и предвкушал очередную победу в воздухе. Когда он взлетал, зычный рокот двигателя его самолета предупредил остальных участников гонок, что на тропу вышел главный претендент.

Все шло хорошо. Комментатор объявил, что красный самолет на большой скорости прошел первый участок в 50 км. Затем второй, третий… Но что это? Не может быть! По радио объявили, что самолет Удета сошел с дистанции и возвращается на аэродром Дюбендорф. Когда Эрнст зарулил, стало ясно – мотор работал с перебоями.

Соревнования выиграл Карл Франке со средней скоростью 409 км/ч. Когда он в своем белоснежном комбинизоне, потный и улыбающийся, отчего его длинный нос на загорелом лице казался еще большим, вылезал из своего камуфлированного истребителя, все кинулись с поздравлениями. В следующих соревнованиях по скороподъемности и пикированию он опять был первым. Нужно было за минимальное время взлететь, набрать высоту 3 км, спикировать и пересечь финишную прямую в диапазоне высот от 100 до 400 метров. Франке все это проделал за две минуты и пять секунд. Второе место досталось немецкому пилоту на «Хеншеле» HS-123, а третье – чеху на «Авиа» B-534. Худой и немного сутулый Карл Франке держал двумя пальцами левой руки сигарету, улыбался и рассказывал Вилли, какой необыкновенный самолет он произвел на свет.

Самым высотным, залетевшим на 10 км, оказался французский двухместный разведывательный высокоплан с подкосами Mureaux-113GR. Его мотор Испано-Сюиза был оснащен нагнетателем.

Теперь истребители Мессершмитта готовили к индивидуальным гонкам «Вокруг Альп». Мотор самолета Удета отрегулировали, и он работал как часы. Участникам предстоял трудный маршрут над горными вершинами протяженностью

367 км в форме треугольника. Сначала через Альпы на юг в Беллинцону, потом опять через Альпы на северо-запад в Тун и на северо-восток обратно в Дюбендорф. Удет опять улыбался и надеялся быть первым. Он действительно летел очень быстро. Новый двигатель показывал ему, какой скоростью будут обладать немецкие истребители с таким стальным сердцем. Удет уже промчался больше половины пути, когда почувствовал, что звук мотора изменился. Взглянув на приборную доску, он увидел, что обороты немного упали, температура головок возросла и…о боже! Давление масла было на нуле… И тут же мотор остановился.

Через несколько часов после падения красного самолета корреспондент газеты «Нью-Йорк тайм» Кларенс Стрейт взял интервью у вечно улыбающегося немецкого генерал-майора Эрнста Удета. И вот что он небрежно поведал корреспонденту о своем удивительном спасении от смерти.

Его гоночный моноплан врезался в провода высокого напряжения горной железной дороги. Произошла ослепительная вспышка. Трехлопастный металлический воздушный винт запутался в проводах, и самолет закрутило. Хвост отлетел. Немецкий ас выбрался из обломков самолета с одной лишь ссадиной на левой руке.

Индивидуальные гонки «Вокруг Альп» выиграл майор Сейдеманн на истребителе Мессершмитта Bf-109B с двухлопастным металлическим воздушным винтом изменяемого шага. Он затратил на маршрут 56 минут. Вторым был чех на «Авиа» B-534. После победы Сейдеманн разгуливал по аэродрому в летней парадной форме Люфтваффе. Белоснежный короткий китель, белая рубашка с черным галстуком, белые брюки и фуражка придавали его серьезному мужественному облику особый шик.

Следующий вид соревнований – гонка по маршруту «Вокруг Альп» воздушного патруля из трех самолетов команды каждой страны. Первыми опять были истребители Мессершмитта со временем 59 минут. Вторыми были чехи на своих «Авиа», затратив на маршрут на несколько минут больше. Немцы были первыми и в гонке «Вокруг Альп» в классе многомоторных бомбардировщиков. «Дорнье» Do-17 продемонстрировал, что он быстрее истребителей-бипланов европейских стран, чем привел в уныние их руководителей. Толпы зрителей восторженно и тепло приветствовали чехов и очень холодно встретили немцев.

Первым иностранным пилотом, опробовавшим истребитель Мессершмитта, был итальянец, майор Альдо Ремондино. На этом салоне он летал во главе пилотажной группы бипланов «Фиат»

Cr-32. По просьбе командующего ВВС Италии генерала Вале его друг Мильх тут же разрешил этот полет итальянцу. После вывозного полета на Bf-108 ранним утром, когда аэродром Дюбендорф был пуст, Вилли Мессершмитт предложил итальянцу любую из оставшихся пяти машин. За час полета Ремондино мог полностью оценить особенности нового истребителя. Он откровенно поделился своими впечатлениями с конструктором машины и стоявшим рядом генералом Мильхом. По сравнению с привычным для него бипланом «Фиат» Cr-32 немецкий моноплан намного быстрее, хорошо набирает высоту, но менее маневренный.

Американский журнал «Тайм» в номере от 9 августа 1937 года писал о прошедшем авиасалоне в Цюрихе, пророчески предрекая трагическое будущее: «Страны Европы показали здесь, как они подготовили людей и технику к «войне в воздухе». Авиасалон наглядно продемонстрировал, что Германия готовится лучше других стран Европы и истребителям Мессершмитта равных нет.

Мировой рекорд

Будни Вилли Мессершмитта были заполнены огромным числом необходимых и срочных дел, требующих от него максимального напряжения и сосредоточенности. Военные требуют увеличить число стволов на 109-м. У него их уже три вокруг двигателя – два сверху и один в развале цилиндров. Самое простое – установить еще два в крыльях вне зоны, ометаемой воздушным винтом. Но там уже строительная высота крыла недостаточно высокая, да и предкрылки мешают. Он просит Роберта Люссера подготовить для него варианты компоновки пулемета и его боекомплекта в крыле и выполнить их на деревянном макете.

Если пулемет в обвод сечения крыла еще помещался, то ящик с лентой патронов никуда, кроме наружного обтекателя, не лез. Но на такое увеличение сопротивления самолета Вилли пойти не мог. И тогда он предложил не укладывать пулеметную ленту в ящик, а расстилать ее внутри крыла по его размаху в специальном желобе. И этот вариант заработал. На опытных самолетах V-7 и V-11 доработали крылья – укоротили предкрылки, усилили конструкцию под узлы крепления пулемета и люки его обслуживания, установили направляющие для пулеметной ленты. Опытные самолеты с пулеметами в крыльях улетели в Травемюнде для испытаний нового вооружения в воздушных стрельбах.

Дальше – больше: Вилли решил попробовать установить в крыльях пушки. Немецкие оружейники к этому времени превратили удачную швейцарскую зенитную пушку Эрликон калибра 20 мм в авиационную. Уменьшили длину ствола и максимально облегчили. Пушка влезла в крыло, но барабан с ее снарядами никак не помещался. И Вилли согласился на обтекаемый выступ на нижней поверхности крыла рядом с нишей колеса шасси. Но пришлось ограничить боезапас пушки – только 60 снарядов. Еще два опытных истребителя V-8 и V-12 с пушками в крыльях начали программу летных испытаний со стрельбами в Травемюнде. И хотя результаты обнадеживали, Вилли не спешил устанавливать пушки на серийных машинах.

А серийное производство истребителя Мессершмитта расширялось. Завод в Аугсбурге уже имел контракт на производство 740 машин. Министерство авиации приказало пяти самолетостроительным компаниям строить Bf-109B по лицензиям. Компании «Физлер» и «Эрла» уже приступили к выпуску машин. Вилли сделал все, чтобы обеспечить эти компании всей необходимой технической документацией, включая синьки чертежей стапелей. Если моторы Юмо-210 поставлялись регулярно, то с готовыми радиаторами Вилли был вынужден неоднократно разбираться и менять компанию-поставщика.

В конструкции истребителей серии B-2 Вилли внес изменения, улучшающие технологию сборки и эксплуатацию самолета. Пришлось опять менять место установки маслорадиатора. На первых «Бертах» серии B-1 он стоял под левым крылом у фюзеляжа. Но там он забивался пылью и грязью во время взлетов и посадок, и его перенесли к углу левой колесной ниши. Укоротили предкрылки, установили новую антенну, добавили новые вентиляционные отверстия.

Новые «Берты» стали не только поступать в эскадрильи Люфтваффе, но их стали посылать и в Испанию. Обратная связь не задержалась надолго. Вилли стал получать сообщения, очень плохо влияющие на его сон. То столкновение в воздухе двух его истребителей. То посадка с убранным шасси. То катастрофа машины с заводским номером 1034 – летчик не достаточно хорошо знал, как пользоваться высотным снаряжением и потерял сознание на большой высоте. Потом череда непонятных катастроф и аварий истребителей Bf-109B-1 на аэродроме Йютербог, где базировался 132-й истребительный полк «Рихтгофен».

Вилли послал туда опытного шеф-пилота и инженера Германа Вурстера. Он выявил наличие трещин и разрушение

переднего узла крепления половинок стабилизатора. При выходе из пикирования одна половинка стабилизатора улетала. Пришлось срочно усиливать конструкцию узла и менять узлы на всех ранее выпущенных машинах. И так каждый день он теперь должен был решать вопросы эксплуатации своих истребителей.

Вилли получил официальное приглашение наблюдать полномасштабные маневры Вермахта с трибуны для почетных гостей. Впервые Гитлер решил устроить смотр своему разрастающемуся и набирающему силу воинству. Шестьдесят две тысячи военных и более двадцати двух тысяч гражданских резервистов на почти десяти тысячах автомашин принимали участие в грандиозной военной игре 20 сентября 1937 года. Люфтваффе выставили 1337 самолетов, 639 зенитных орудий и 160 прожекторов. Из участвующих в маневрах боевых самолетов более 200 были новейшие истребители Мессершмитта. На полевых аэродромах под готовыми в вылету истребителями Мессершмитта лежали молодые солдаты Вермахта в касках и полной боевой амуниции. Они охраняли истребители, которые по первому сигналу должны взлететь на перехват бомбардировщиков «противника». Маневры должны были показать иностранным военным атташе, что нацистское движение в Германии не только консолидировало народ, но и создало мощную военную силу.

Теперь уже Германию уважают даже могущественные бывшие враги. В октябре состоялись официальные дружеские визиты Мильха и Удета, возглавлявших делегации Люфтваффе во Францию и Англию. Посещение авиационных заводов, летные показы новейших самолетов, беседы с командующими ВВС этих стран, руководителями авиапромышленности. Состоялась часовая беседа с Черчиллем. После возвращения они вдвоем подробно доложили обо всем на приеме у Гитлера. У англичан уже два года как взлетел их первый опытный истребитель-моноплан Харрикейн, и теперь серийные машины начали поступать в эскадрильи Королевских ВВС. Чуть позже взлетел опытный истребитель «Спитфайр», более маневренный и скоростной. И хотя его конструктор Митчелл умер, машина запущена в серийное производство.

Вопрос о том, какую же максимальную скорость можно выжать из 109-го, интриговал не только Вилли. И Тео Кронейс, и Эрнст Удет говорили об этом постоянно. Вилли обратился к Фрицу Наллингеру. Он был главным конструктором моторов Даймлер-Бенц. Надо было максимально форсировать 601-й. Фриц сразу сообразил, что пахнет рекордом и славой, хотя Вилли старательно избегал употреблять это слово. Работа у

двигателистов закипела.

А Вилли решил использовать для «скоростного эксперимента» опытный V-13, летавший в Цюрихе с мотором Даймлер-Бенц предыдущей модели. Его доработка была минимальна и включала только установку более сглаженного капота мотора и обтекателя воздушного винта, шпаклевку выступов и щелей, полировку омываемых воздушным потоком поверхностей и демонтаж трубки Пито. Новый форсированный мотор DB-601, присланный Фрицем Наллингером в комплекте с трехлопастным воздушным винтом изменяемого шага, на стенде развил мощность 1660 л.с. Высокооктановый бензин с добавкой спирта подавался в цилиндры непосредственным впрыском. Бош изготовил специальные «холодные» свечи зажигания. Ресурс мотора был очень небольшим.

Вилли смотрел на подготовленный к испытаниям самолет, и два противоречивых чувства боролись в нем. Чувство гордости переполняло душу, что он создал такую совершенную машину, с такими простыми и прекрасными, стремительными обводами, которая способна летать на очень больших скоростях. И подспудное чувство страха от вторжения в неизведанную область скоростей, на которых никто не летал. Да и новый, очень напряженный, форсированный двигатель с увеличенными оборотами. От него можно ждать поломки в любую минуту. Еще свежи были воспоминания, как он готовил такой же истребитель и тоже с новым, мощным мотором для Удета к соревнованиям в Цюрихе. И чем это кончилось? Слава богу, хоть Эрнст живой и теперь не претендует лететь на этой скоростной машине.

Истребитель Bf-109B V-13, подготовленный для рекорда.

В общем, это был обычный Bf-109B, только с форсированным мотором. В его кабине даже не сняли оптический прицел и оставили выступающими головки болтов крепления остекления носовой части фонаря.

Шеф-пилот Герман Вурстер отнесся к этим испытаниям со свойственным ему спокойствием. Как обычно, он забрался в

тесноватую для него кабину в своем кожаном пальто и кожаном шлеме с большими летными очками поверх него. На пальто, на лямках, висел еще парашют. Он служил подушкой на сиденьи. Уверенный взгляд глубоко сидящих внимательных глаз всегда успокаивал окружающих. Римский профиль лица с большим лбом и упрямым подбородком выдавал в нем настоящего бойца.

После облета машины с новым двигателем он доложил Вилли, что готов к скоростным пролетам. И только тут Вилли со всей серьезностью, глядя в глаза Герману, произнес: «Ну что же, пойдем на побитие рекорда скорости Хьюза».

Параллельно железной дороге Аугсбург – Бухлоэ, к югу от города, установили кинокамеры на мерной базе в три километра. Пригласили спортивных комиссаров. По правилам ФАИ надо было сделать два пролета над ней на высоте не выше 75 метров в противоположных направлениях.

Герман Вурстер 11 ноября 1937 года четко пролетел в обоих направлениях, не зная точно, какой скорости он достиг. Главный спортивный комиссар торжественно объявил: «Средняя скорость двух пролетов равна 610,95 км/ч».

Абсолютный рекорд скорости для сухопутных самолетов, установленный Говардом Хьюзом на своем гоночном самолете H-1B в Санта-Ана, Калифорния, в пятницу, 13 сентября 1935 года, истребителем Мессершмитта был превышен сразу на 44 км/ч. ФАИ очень быстро утвердило это достижение.

Впервые в истории Германии немецкий самолет с немецким пилотом установил такой рекорд. Престиж Мессершмитта и его истребителя взлетел на небывалую высоту. Геббельс изобретал все новые аргументы, прославляющие достижения настоящих патриотов Германии. Если раньше колея работала на Вилли, то теперь он работал на колею. Ажиотаж вокруг рекорда был настолько большим, что Эрнст Хейнкель тут же начал проектировать специальный скоростной Не-100, а двигателисты – еще больше форсировать их мотор.

Счастливый Мессершмитт.

Вилли принимал поздравления и был счастлив, что на сей раз пронесло. Позвонил Рудольф Гесс, поздравил и как-то буднично, между прочим, сказал: «Я посоветовал фюреру посетить ваш завод, и он согласился. Готовьте встречу».

Глава 6
Разворот

После визита вождя

Он проснулся знаменитым. Его родной технический университет в Мюнхене, где он продолжал раз в неделю читать лекции по проектированию самолетов, одарил его званием Почетного профессора. Титулованные конкуренты, авиаконструкторы, оценили его вклад в перевооружение Германии и признали Вилли Мессершмитта одним из лидеров авиационной промышленности, избрав академиком. Германская ассоциация инженеров наградила его почетным Золотым кольцом. Общество авиационных исследований Лилиенталя – памятной монетой за пионерские достижения в авиации. Его удостоили титула Лидера оборонной промышленности.

Все это, конечно, приятно, но Вилли ясно сознавал: если он хоть на минуту опустит свою дирижерскую палочку, то его многотысячный оркестр замолчит. От него требуют все новых и новых идей, конструкторских решений, реализованных в самолетах, характеристики которых превышают достигнутый мировой уровень. И каждый день, каждый час он думает, как улучшить его существующие самолеты и какие еще надо разработать и предложить. При этом его железная воля должна обеспечить безупречную организацию всех исследований, летных испытаний, разработок и расширяющегося производства.

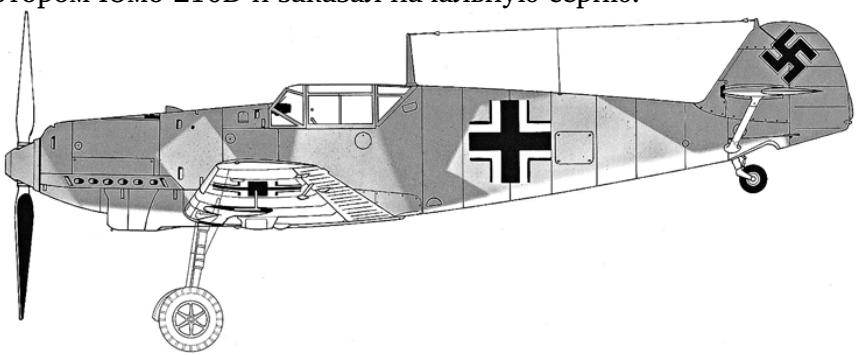
Поздней осенью 1937-го Вилли перевел все производство заказанных Люфтваффе 108-х учебно-тренировочных машин из Аугсбурга в Регенсбург. Там же весной следующего года выпустили первую серию из 55 истребителей Bf-109C. Эти «Цезари» с более мощным мотором Юмо-210G и дополнительными пулеметами в крыльях после небольшой серии, построенной в Аугсбурге, выпускали по лицензии «Фокке-Вульф» в Бремене и ЭРЛА в пригороде Лейпцига.

А Вилли со своими конструкторами уже работал над следующей модификацией одномоторного истребителя Bf-109D «Дора». Эту модификацию он был вынужден запустить в серию наперекор его постоянному стремлению к новому и лучшему. Фиаско компании «Даймлер-Бенц» с их новым мощным двигателем он ощутил наглядно, когда установил его на красный самолет Удета. Эти моторы были разработаны специально для его истребителей. Теперь они требовали конструктивных доработок,

затем снова длительных стендовых испытаний, и для серийных истребителей их можно было ожидать только через год.

Растущая военная авиация требовала его истребители. Тысячи юношей, окончив планерные школы и став пилотами, записывались в Люфтваффе. Набрав опыта на истребителях-бипланах Хейнкеля и Арадо, они должны пересаживаться на его 109-й. А их катастрофически не хватает.

Эрнст Удет в Министерстве авиации сообразил, что нужен надежный, пусть не такой уж скоростной, но Bf-109, и выдал контракт на разработку модификации с самым надежным мотором Юмо-210D и заказал начальную серию.



Серийный истребитель Bf-109D-1, 1938 год.

Вилли приказал Люссеру собрать в эту модификацию все лучшие изменения конструкции «Берты» и «Цезаря», родившиеся на серийных заводах и в эксплуатации, в том числе и в Испании. Фюзеляжный топливный бак, расположенный под полом и сзади кабины, увеличили на сто литров, изменили расположение и комплектацию указателей на приборной доске. На серийное производство «Дор» с четырьмя пулеметами переключились Регенсбург и многие компании, строящие истребители Мессершмитта по лицензии. В ближайший год Люфтваффе получит 650 машин Bf-109D-1.

После разработки Люссером и его проектировщиками удачного и перспективного, по мнению Вилли, стратегического четырехмоторного бомбардировщика все секреты дальнего самолета в Проектбюро Мессершмитта были открыты. Теперь Вилли был уверен, что умеет создавать не только самые быстрые, но и самые дальние самолеты.

Знамя Олимпийских игр после их окончания в 1936 году отправили из Берлина в Токио, где должны состояться следующие, 1940 года. И тут родилась идея, неизвестно кем пущенная среди высшего руководства Министерства авиации, но

с явными намеками на авторство Адольфа Гитлера: в канун новых игр доставить беспосадочным рейсом из Берлина в Токио олимпийский огонь с делегацией журналистов Германии. Нужен был уникальный самолет с дальностью 10 тысяч километров.

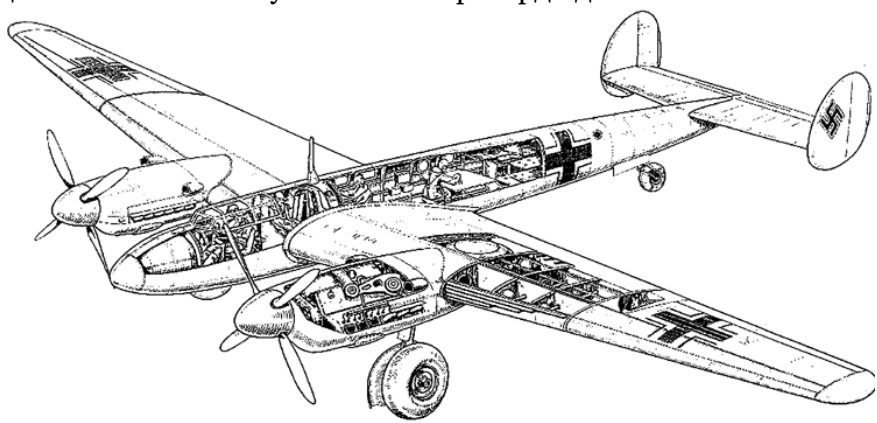
Пропустить такое мимо ушей Вилли не мог и дал указание Люссеру посадить его лучшего проектировщика Ганса Кайзера на разработку общего вида и компоновки самолета, который в Проектбюро сразу окрестили «Адольфином». Кайзер уже набил руку при разработке проекта стратегического бомбардировщика Bf-165. Во время визита вождя Вилли сумел ввернуть пару фраз и про разработку «олимпийского» самолета и получил высочайшее одобрение. Всю зиму до Нового года Кайзер чертил варианты, которые критиковали сначала Люссер, потом Мессершмитт. Наконец, Вилли выбрал лучший вариант и приказал оформить его как предложение министерству.

Через два месяца после визита вождя был подписан контракт с министерством на постройку трех опытных самолетов Bf-261, и Вилли с большим азартом включился в разработку директивных чертежей для рабочего проекта. Он не хотел отходить от схемы своего тяжелого и дальнего истребителя Bf-110. Моноплан с размахом 27 метров и толстым, 20 %-ным профилем крыла. Во внутренних герметизированных объемах кессона можно было разместить до 16 тонн бензина. Длинный фюзеляж и горизонтальное оперение с двумя шайбами-килями на концах. На схеме фюзеляжа, которую Вилли собственноручно начертил в мае 1938 года, он уже поджимает его с боков в зоне стыковки с крылом – первая реализация «правила площадей», которое будет в моде у конструкторов самолетов только через 30 лет.

С моторами для «Адольфина» пришлось повозиться. Достаточно мощных не было, и вопрос стоял так: либо четыре мотогондолы с одним двигателем в каждой, как на Bf-165, либо две со спаренными моторами, как у Хейнкеля на He-119 и He-177. Вилли выбрал две мотогондолы с четырехлопастными винтами диаметром 4,5 метра из-за меньшего сопротивления. Фактически он использовал те же спаренные двигатели Даймлер-Бенц 606, что и Хейнкель, только мотогондолы у Мессершмитта имели меньшее сопротивление из-за отсутствия кольцевого радиатора.

Постепенно каждодневные заботы и новые идеи отвлекли Вилли от этого проекта, и его разработка легла на плечи двух новых, но опытных конструкторов, которые перешли к Мессершмитту. Пауль Конрад и его сводный брат Карл Шейферт имели собственную компанию, строили летающие лодки и разработали самолет большой дальности, но разорились и ликвидировали свою компанию.

Рабочее проектирование «Адольфина» затянется – Конструкторское бюро перегружено работами по боевым машинам. Потом начнется разработка дальнего скоростного истребителя-бомбардировщика Ме-210, которая будет очень трудной. А там и война, поставившая под большое сомнение проведение Олимпийских игр 1940 года в Токио. Пролетят два года, и в августе 1940-го Мессершмитт пошлет в министерство уточняющее предложение построить заказанные три опытных машины в варианте стратегического разведчика с автоматическими фотокамерами. Удет с этим соглашается. Первый летный, переименованный теперь в Ме-261 V-1, был уже почти готов в сборочном цехе, когда Вилли вдруг объявил, что его надо готовить к полету на побитие рекорда дальности.



Опытный дальний разведчик Ме-261 V-1, 1940 год.

Он взлетит перед новым, 1941 годом и в процессе дальнейших летных испытаний покажет хорошие характеристики устойчивости и управляемости. Конструктивно-технологическими недостатками больше всех могла похвалиться система шасси: изгибались стойки, ломались подкосы, деформировались створки и отказывала гидравлика. Во время взлета 14 января оборвался подкос и правое колесо не повернулось при уборке. Летчик-испытатель Карл Баур спас машину, блестяще посадив ее на снежное поле недалеко от Габлингена, севернее Аугсбурга. Машину быстро починили, и через неделю она снова взлетела.

Эрнст Удет доверительно шепнул Вилли, что шансов получить дополнительный контракт на несколько десятков этих дальних разведчиков у него практически нет, как и нет сейчас надобности устанавливать мировые рекорды. Но Вилли отрабатывал существующий контракт на постройку и испытания трех опытных образцов. Второй V-2 взлетел в ноябре 1942 года, потому что у него долго ремонтировали погнувшуюся при резком

торможении стойку шасси. Третий V-3 его опередил на полтора месяца. Но Мессершмитт внес в его конструкцию заметные изменения. Новые крылья увеличенной площади вмещали больше топлива, и расчетная дальность возросла до 11,5 тыс. км. Но самолет стал тяжелее и уже не мог взлетать с короткой полосы заводского аэродрома при полной загрузке. Пришлось его перевозить на юг от Аугсбурга на аэродром Лехфельд. Оттуда он и совершил свой 10-часовой полет над Южной Германией и Австрией, покрыв расстояние в 4,5 тыс. км. Для Вилли было очень важно продемонстрировать способность его разведчика летать на дальние расстояния.

Экспериментальный самолет

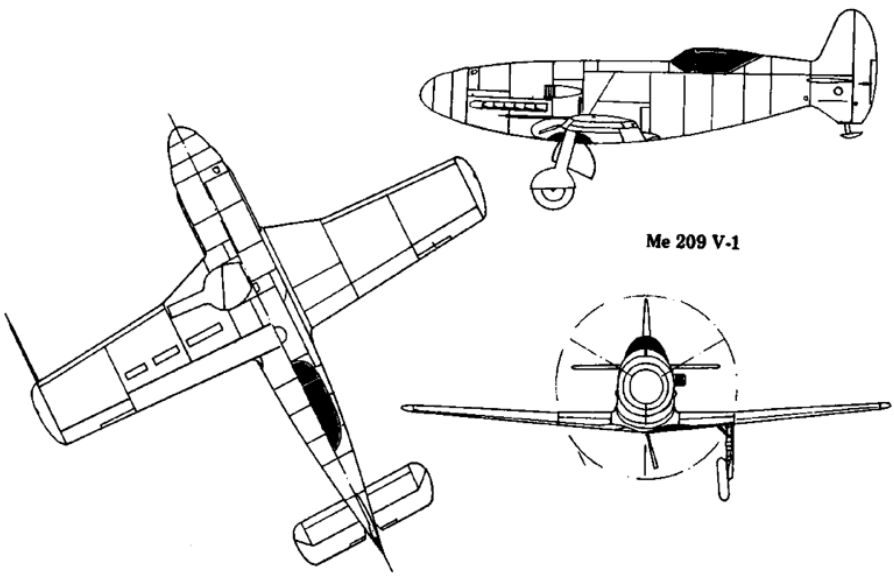
Когда Вилли узнал, что Эрнст Хейнкель разрабатывает специальный скоростной самолет для побития рекорда скорости, он сразу дал команду Люссеру готовить предложение по экспериментальному скоростному самолету. В обоснование предложения Вилли подчеркнул важность чисто экспериментальных самолетов, разработчик которых не ограничен требованиями заказчика. Опыт, полученный при разработке и испытаниях экспериментальных самолетов, будет способствовать созданию более совершенных «функциональных» конструкций. Уже сейчас летные испытания скоростных самолетов дают больше информации, чем самые скоростные аэродинамические трубы, скорость потока которых значительно меньше. Конечно, для начала Вилли просил профинансировать скоростную экспериментальную машину.

Удет благосклонно отнесся и к желанию Мессершмитта прославить Германию новым абсолютным рекордом скорости не только для сухопутных, но и для морских самолетов. Существующий рекорд, равный 709 км/ч, был установлен итальянцем Франческо Агелло на гоночном самолете с поплавками. Предложение Мессершмитта по проекту P-1059 было принято, и был оформлен заказ на три экспериментальные машины с индексом Bf-209.

Вилли стоит у кульмана Люссера и долго ничего не говорит. В компоновке самолета он ищет что-нибудь лишнее. Он нацелен только на скорость. Этот самолет с одним мощным двигателем и одним пилотом должен только взлететь, сделать несколько пролетов над мерной базой и сесть. Для конструктора сейчас самое трудное – это увязать его геометрию, необходимую для посадки, с оптимальной для максимальной скорости. Наконец он изрекает: «Нагрузку на квадратный метр площади крыла

увеличим в два раза по сравнению с истребителем 109B». Для Люссера это означает – нужен новый вариант с площадью крыла почти в два раза меньшей, чем у выпускаемого серийно истребителя.

Существенно, на два метра, уменьшается и размах крыла с очень тонким профилем. Но чтобы крыло было жестким и с меньшим весом конструкции передавало изгиб, Вилли своим карандашом «ломает» переднюю кромку крыла в метре от борта фюзеляжа, увеличивая хорду, а следовательно, и высоту корневых сечений. Теперь сюда, под фюзеляж, можно убрать и колеса основных ног шасси. В этом проекте Вилли впервые отступает от схемы крепления ног шасси истребителей 109 к фюзеляжу. Здесь ноги будут крепиться к крыльям и убираться к фюзеляжу. Впервые на этой гоночной машине за коком трехлопастного винта был установлен кольцевой маслорадиатор. Поэтому удалось носовую часть фюзеляжа сделать круглой. Короткий фюзеляж уменьшил свою омываемую поверхность на 30 %.



Общий вид экспериментального самолета.

А водяной радиатор, создающий большое сопротивление, совсем убрали. Мощнейший форсированный мотор охлаждали крылья. Их загерметизировали изнутри для охлаждающей мотор жидкости, установили панели для испарения. Перегретая в моторе жидкость поступала сюда, испарялась, охлаждалась и снова перекачивалась в мотор. Ее вес составлял целых 400 кг. Кабина пилота переместилась назад к килю, и обзор вперед сильно ухудшился.

Экспериментальный скоростной Ме-209 V-1 перед первым полетом.

Конечно, эта гоночная машина не для рядового летчика. Она как гоночный автомобиль формулы-1, и лететь с такой скоростью, какую она может обеспечить, дано не каждому. Взлет и особенно посадка – критические для нее режимы.

Вилли прекрасно понимал, в какие невыносимые условия он сажает пилота, управляющего этой летающей «торпедой» весом в две с половиной тонны. Понимали это и все остальные, кто хоть раз взглянул на это творение экспериментатора Мессершмитта.

Ме-209 V-1, круглый маслорадиатор за коком винта.

Все подтвердилось после первого полета. Герман Вурстер взлетел на V-1 с полосы заводского аэродрома в Аугсбурге 1 августа 1938 года. Но сразу же пошел на посадку – сработала сигнализация перегрева двигателя. Потом к полетам подключился Фриц Вендель, который называл эту машину не иначе как маленькой, норовистой скотиной. Она очень долго

разбегалась и была неустойчива при наборе высоты. На вираже при большой тяге двигателя переворачивалась на спину. Посадить ее было очень сложно – непривычно большая скорость касания, самопроизвольные развороты. А при попытке пилота парировать разворот тормозами она вылетала за пределы посадочной полосы.

Вилли внимательно следил за процессом обуздания его экспериментального самолета, вносил изменения во второй и третий экземпляры. Но вот взлетел и V-2 с Вурстером в тесной кабине. Два месяца они объезжали его с Фрицем Венделем, и он упорно демонстрировал нрав своего старшего брата. Наконец, он серьезно взбрыкнулся.

Утром Фриц взлетел на нем в тренировочный полет, предусматривавший ряд пролетов над мерной базой на умеренной скорости с разворотами в противоположном направлении. Мессершмитт выбрал Фрица для рекордного полета, но предупредил, что это планируется только на третьем, самом совершенном экземпляре экспериментального самолета. Весь полет в этот день прошел на редкость гладко. Фриц уже заходил на посадку, был на втором развороте, когда двигатель обрезало. Лихорадочно взглянув на приборы, Фриц увидел зашкаленный указатель температуры масла. Давление было на нуле. И тут козырек фонаря начал забрасываться раскаленным маслом двигателя. Уже до этого выпущенные шасси и медленно вращающийся воздушный винт давали огромное сопротивление, а маленькие крылышки – небольшую подъемную силу. Новый V-2 просто падал. Фриц инстинктивно опустил нос машины, набрал немного скорости и перелетел через деревья, посаженные вдоль шоссе. Через стекло он уже почти ничего не видел. Но вот и начало полосы. Удар был очень сильный, но ушлый Фриц уперся ногами в приборную доску и выдержал эту огромную перегрузку. Самолет снова взлетел, снова упал на одно колесо и перевернулся. Фрица спасли туго затянутые привязные ремни. Но экспериментальный самолет V-2, каждый силовой элемент которого был вылизан до грамма, таких кульбитов выдержать не смог, и его пришлось списать.

Вилли разнервничался, узнав об аварии. Но горечь потери машины полностью затмевалась чувством благодарности Богу за невероятную удачу – счастливое спасение Фрица Венделя. Вилли приехал к нему в тот же день. Они обнялись, и Вилли, похлопывая его по спине, говорил какие-то нежные слова и заверил Фрица, что рекорд за ним на третьей машине, которую собирают на заводе.

Но эти планы пришлось срочно менять через пять дней.

Хейнкель опередил Мессершмитта. Его специально спроектированный He-100 V-8 установил официально зарегестрированный ФАИ абсолютный мировой рекорд скорости самолетов, показав среднюю скорость 742 км/ч.

Все собравшиеся в кабинете Вилли сидели молча с поникшими головами. Гнетущую тишину разорвал твердый голос хозяина кабинета: «Наша задача – установить новый абсолютный рекорд скорости – резко усложнилась. Одно дело перепрыгнуть 709 км/ч итальянца Франческо Агелло и совсем другое – 742 км/ч немца Ганса Дитерле. Да и третий экспериментальный будет собран в лучшем случае через два месяца. Какие будут предложения?»

Фриц Вендель по-солатски встал и отчеканил: «Надо срочно готовить первый с новым мотором». Его поддержал начальник цеха опытных конструкций, где собирали V-3, Хуберт Бауэр. Вилли тут же позвонил в компанию «Даймлер-Бенц» и договорился о дне поставки их самого новейшего мотора DB 601ARJ V-10.

В цехе опытных конструкций работали днем и ночью, и через две недели V-1 с новым мотором сверкал, как новенький. Мотор отрегулировали на самую максимальную мощность. Фриц Вендель облетал его и сообщил Вилли, что готов попытать счастья. Попытку назначили на 26 апреля 1939 года.

Утром на завод в Аугсбург по этому поводу прилетел генерал Эрнст Удет. Судья-хронометрист сообщил с мерной базы о полной готовности, и Фриц взлетел. Но налетел ветер, и небо начали заволакивать низкие тучи. Фриц воспринял это как знак судьбы и вернулся. Тучи стали еще плотнее и неслись над аэродромом с запада на восток с огромной скоростью. Вилли пригласил ответственных руководителей испытаний в конференц-зал на совещание. Он предложил на сегодня полеты отложить. Его поддержал Удет. Судье-хронометристу на мерной базе и аэродромной команде дали отбой. И все разъехались.

Но в полдень облака стали редеть, и появилось голубое небо. Хуберт Бауэр наблюдал за этими изменениями погоды из окна своего кабинета. Когда к трем часам дня небо стало совсем чистым, Бауэр решил, что такими идеальными условиями пренебрегать нельзя, и начал обзванивать начальство, чтобы отменить утреннее решение. Но никого на месте не было. Потом удалось связаться с начальником ЛИСа, но его голоса было недостаточно. И тогда Хуберт Бауэр решает взять всю ответственность на себя и дает команду готовить машину к полету и обеспечить готовность специалистов, кинокамер и измерительной техники на мерной базе.

«Норовистая скотина» с Фрицем Венделем взлетела только в шесть часов, когда было совершенно светло. В этот тихий вечер все настраивало на удачу. По знакомым ориентирам Фриц вышел на мерную базу, отлетел от нее на десяток километров, развернулся и, разогнавшись, на предельно малой высоте, всего метров семьдесят пять, пронесся над мерной базой, обозначенной прожекторами и полосатыми столбами. С какой скоростью пролетела «скотина», он не знал, но чувствовал, что очень быстро. И действилельно, в первом пролете самолет развил самую большую и небывалую для того времени скорость – 782,3 км/ч.

По правилам ФАИ для фиксации рекорда скорости надо выполнить четыре прохода в противоположных направлениях. И только среднее значение из четырех полученных может быть рекордом.

Фриц опять развернулся, разогнался, и на обратном пролете машина летела со скоростью только 734,3 км/ч, показывая всем, как это трудно – быть самой быстрой в мире. В третий раз над мерной базой Фриц пронесся уже со скоростью 775,7 км/ч. Это уже было нечто. Казалось, что эта птица из металла, наконец, поняла, что от нее хотят все эти люди, которые хлопотали вокруг нее столько дней. Но в последнем пролете она уже начала сдавать и шла со скоростью 728,2 км/ч.

Средняя скорость в четырех пролетах составила 755,138 км/ч, и это был новый абсолютный мировой рекорд, который принес немцам экспериментальный самолет Вилли Мессершмитта.

Это был его день! А он об этом даже не знал. Только в полночь ему позвонит Хуберт Бауэр и обо всем расскажет. Прежний рекорд самолета Хейнкеля, установленный всего меньше месяца тому назад, удалось превысить на 8,5 км/ч.

Окружение Гитлера тут же придумало, как получше использовать это выдающееся достижение Мессершмитта. В протоколе, отправленном через два дня в Париж, для регистрации рекорда в ФАИ самолет обозначили Bf-109R, D-INJR, чтобы создать впечатление, что рекорд установлен на модификации истребителя, находящегося на вооружении Люфтваффе. Теперь Удет утверждал, что ни один другой истребитель не превзойдет Bf-109 по скорости! Никогда еще какая-либо страна дважды не перекрывала самый престижный авиационный мировой рекорд в течение месяца, да еще на самолетах разных авиаконструкторов.

Абсолютный рекорд скорости экспериментального самолета Мессершмитта будет побит только через 30 лет американцами на палубном истребителе «Грумман» F8F-2 Bearcat с мотором воздушного охлаждения номинальной мощностью 2100 л.с.

Теперь Вилли Мессершмитт мог использовать два оставшихся

экспериментальных самолета для оценки эффективности тех конструкторских решений, которые продвигали его к околозвуковым скоростям. Эти две машины служили инструментом раскрытия неизведанных тайн Природы и создания обоснованных правил проектирования скоростных самолетов.

«Эмиль»

Вилли ждал его с нетерпением. Он должен был дать новое качество единственному одномоторному истребителю Германии – его 109-му. Это чудо инженерной мысли «Даймлер-Бенц» специально проектировалось для его истребителя, но рождалось в муках поломок и доработок. И вот, наконец, серийные и отработанные 34-литровые моторы, с непосредственным впрыском и мощностью в 1150 л.с., стали привозить в Аугсбург. По сравнению с английским карбюраторным двигателем немецкий мотор создавал летчикам преимущество в бою, потому что они не боялись отрицательных перегрузок и могли резко входить в пике, не теряя мощности двигателя.

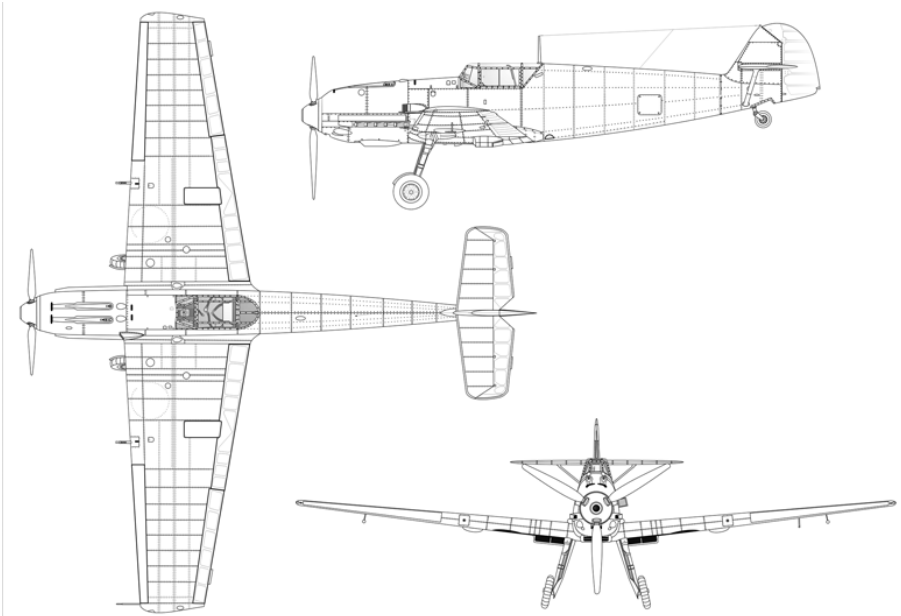
С новым мотором DB-601A теперь можно закладывать и новое семейство истребителей Bf-109E. Мотор хоть и весит на 150 кг больше, чем Юмо-210, но и мощнее на целых 470 л.с. Вилли уже ставил эти опытные моторы на «Берты», проверил, как они сочетаются с планером истребителя. Тогда они были очень ненадежными и приносили ему уйму неприятностей. Достаточно вспомнить аварию красного самолета Удета в Цюрихе. Но они же и делали его истребитель совсем другим, динамичным, скоростным и более эффективным в бою. Этот мотор на опытном истребителе V-13 принес ему мировой рекорд скорости в ноябре прошлого года.

Сейчас для Вилли все остальные его разработки отошли на второй план. Главное – это новый истребитель Bf-109E, или «Эмиль», как его уже начали называть. Больше всего его беспокоил новый двигатель. Надо было создать ему в самолете самые комфортные условия. Ну, конечно, новая штампованная моторама, на которой он висит на четырех узлах с резиновыми амортизаторами. Но главное, чтобы ему не было слишком жарко. Система охлаждения более мощного мотора должна поглощать значительно большее количество тепла. На всех строящихся «Бертах» и «Дорах» полукруглый радиатор охлаждения мотора располагался под ним. Но его выступающий в поток воздухозаборник создавал приличное сопротивление. А как быть теперь, когда потребная площадь радиатора возрастает вдвое? Его сопротивление съест весь прирост тяги нового мотора.

Вилли нашел решение в форме двух плоских радиаторов, размещенных на задней части нижней поверхности консолей крыла у стыка с центропланом. А маслорадиатор со своей небольшой щелью воздухозаборника занял освободившееся место под мотором. Эта схема охлаждения мотора была опробирована на двух опытных истребителях V-13 и V-14 еще в прошлом году.

Тогда Вилли долго мучился с радиатором для этих машин. Он почему-то зациклился на мысли, что радиатор должен быть один. Вечером в тиши своего кабинета он разглядывал фотографии, присланные из Англии. На них был запечатлен низко пролетающий прототип истребителя Регинальда Митчела К-5054. Он совершил первый полет 5 марта 1936 года. Сейчас этот истребитель получил название «Спитфайр». На одной фотографии на нижней поверхности правого крыла у корня был отчетливо виден большой прямоугольник радиатора двигателя. На левом крыле – узенький прямоугольник маслорадиатора. И тогда Вилли вдруг сообразил, что под крылом, где всегда давление, действительно хорошее место для радиатора. И, конечно, он должен быть плоским. А почему бы не сделать их два, симметрично расположив по обеим сторонам от центроплана?

Как хороший хозяин, он любил заготавливать удачные конструкторские решения впрок. Отрабатывая их на опытных машинах, Вилли не спешил сразу внедрять их на серийных. Так было и с крыльевыми радиаторами, и с пушками в крыльях. На первые серии «Эмиля» он решил, безусловно, устанавливать отработанные крыльевые радиаторы, а с пушками повременить и оставить в крыльях пулеметы, хотя крылья уже позволяли установить пушки даже в полевых условиях. На нижней поверхности крыльев имелись обтекаемые выпуклости для их боекомплекта.



Серийный Bf-109E «Эмиль».

Внешне первые «Эмили» Bf-109E-0, как две капли были похожи на рекордный Bf-109B V-13. Тот же трехлопастный воздушный винт переменного шага, те же радиаторы и тот же удлиненный воздухозаборник нагнетателя мотора. Но форму воздухозаборника решили тщательно исследовать в процессе специальной программы летных испытаний. И перепробовав десяток, вернулись к короткому воздухозаборнику с квадратным входом.

Поскольку взлетный вес «Эмиля» по сравнению с «Дорой» увеличился почти на полтонны, и возросла его посадочная скорость, пришлось усиливать шасси. Зато его максимальная скорость возросла сразу на 110 км/ч. Но в целом он был тот же 109-й с прямыми законцовками крыльев, подкосами под стабилизатором и неубираемым хвостовым колесом. В нем опять было все лучшее, чем располагал Вилли, и что он мог, не опасаясь неблагоприятных для себя последствий, продать военным.

Аппетит командиров Люфтваффе рос не по дням, а по часам. Геринг утвердил невероятно большой бюджет, исчисляемый многими нулями, и заказы военных самолетов быстро росли. Производство «Эмилей» началось в Аугсбурге, затем – в Регенсбурге. Вилли решает полностью перевезти производственные линии 109-го из Аугсбурга в Регенсбург вместе с Техническим бюро по производству всех истребителей и их лицензионному обеспечению. Аугсбург полностью переключается

на серийное производство 110-х.

В этом году команда конструкторов Мессершмитта пополнилась опытным Вальтером Ретелем. Он был на шесть лет старше Вилли.

Вальтер Ретель и Мессершмитт за разбором дефекта.

Сначала он работал у Фоккера, конструировал его летающие лодки и пассажирские самолеты. Потом в 20-х годах перешел в компанию Арадо, где вырос до главного конструктора, а теперь попросился сюда, к Мессершмитту. Он активно включился в работу конструкторского бюро и был главным конструктором многих тем. Сейчас ему предстояло поставить на ноги «Эмиля», а потом он займется провальным проектом дальнейшего развития Bf-110, который получит наименование Me-210.

Захват Австрии предоставил и Вилли Мессершмитту кусочек лакомого пирога – авиационный завод в Винер-Нойштадте, южнее Вены. И на этом современном, хорошо оснащенном заводе в 1939 году начали выпускать «Эмили» по лицензии Мессершмитта.

Вилли был поставлен в известность, что первые серийные «Эмили» с завода в Аугсбурге отправлены в Испанию. И только сейчас он узнал, что еще год назад французские летчики были приглашены правительством республиканской Испании полетать на захваченных Bf-109B и He-111. В отчете своему командованию французы отметили необходимость прикладывать слишком большое усилие при повороте направо с набором высоты, вызванное крутящим моментом двигателя Bf-109B.

Эта особенность немецкого самолета будет доведена до пилотов французских истребителей 1 сентября 1939 года, когда Франция объявит войну Германии.

Двадцать Bf-109E-1 привезли в Испанию весной, когда гражданская война уже заканчивалась. Их там и оставят в подарок Франко вместе с 47 остальными истребителями Мессершмитта. В нескольких стычках с самолетами республиканцев «Эмили» успели продемонстрировать полное превосходство в воздухе. Эти доклады не могли не радовать Вилли. Он действительно создал лучший истребитель в мире.

Но доклады из воинских частей Германии, где шло освоение 109-го, приводили его в уныние. Две катастрофы истребителей Bf-109B-1 подряд. В одном случае пилот нечаянно обнулил угол установки лопастей винта, разрушил двигатель, задрал машину, свалился и погиб. В другом – летчик после взлета заложил слишком крутой вираж, сорвался и погиб. Слава богу, эти смерти не из-за отказов его самолета.

Была надежда, что «Эмили» получат в полках уже опытные летчики и их освоение будет менее болезненным. А Вилли без перерыва продолжал улучшать свой «Эмиль» от серии к серии. Машины Bf-109E-2 уже выпускались с пушками в крыльях. В модификации Bf-109E-3 он решает увеличить число стволов до пяти, устанавливает 20-мм пушку в развале цилиндров мотора, а пулеметы – в крыльях и над мотором. На опытном истребителе в развале цилиндров устанавливается пушка калибром 30 мм.

«Эмиль» с 30-мм пушкой в моторе.

Эта машина с впечатляющей стрельбой из мощной пушки была продемонстрирована Гитлеру 3 июля 1939 года в Рехлине во время показа авиационной мощи Люфтваффе перед нападением на Польшу. Решение воевать с Польшей он уже сообщил своему генералитету в ежегодной директиве еще 3 апреля, назвав конкретный срок начала операции – 1 сентября 1939 года. Теперь он устроил смотр своей боевой авиации. Геринг знал, чем поразить воображение шефа. После показательных стрельб и бомбометаний из всего, что стояло на вооружении, на закуску – эффектный полет первого в мире совершенно секретного ракетного истребителя-перехватчика Не-176. Оставляя белый шлейф, новый жидкостный ракетный двигатель Вальтера швырнул в небо на большой скорости необычную сигару с маленькими крылышками, размах которых был меньше ее длины. Аэродинамический профиль крыла уже был сверхзвуковым с острым носком. Поражала и кабина пилота, закрытая одним большим куском плексигласа, и неубираемая передняя нога шасси. Из объяснений явствовало, что в критическом случае кабина пилота отстреливается от самолета сжатым воздухом.

На Гитлера почему-то произвел впечатление не столько сам факт полета новейшего самолета, сколько мужество пилота –

худого и длинноносого капитана Эриха Варзица. Несколькими днями позже Варзиц был вызван на личную беседу с Гитлером. Однако большие надежды, которые Хейнкель возлагал на эту встречу, не оправдались. Фюрер мало интересовался развитием реактивной авиации и ограничился распоряжением о крупном денежном вознаграждении летчику-испытателю. В целом в результате смотра Гитлер уверовал, что его Люфтваффе к войне готовы.

В это время шесть заводов одновременно выпускали истребители Мессершмитта. Нехватка квалифицированных рабочих была настолько острой, что на совете директоров Вилли предложил организовать свой собственный учебный комбинат. Темпы производства «Эмилей» были высокими, и перед войной в строевых полках Люфтваффе все старые одномоторные истребители Мессершмитта были заменены на Bf-109D и E. Из общего количества 1125 «Эмили» составляли почти 80 %.

Юбилей

Сорок лет – возраст небольшой. А он столько успел! Главным достижением сорокалетнего Вилли Мессершмитта бы созданный им высокопрофессиональный коллектив конструкторов и производственников. Его оркестр, который он подобрал, правильно рассадил и теперь пламенно и талантливо дирижирует им, это только инструмент для его творчества. Своему триумфу в сорок лет Вилли обязан прежде всего самому себе. Это его пытливость и терпение, его непоколебимое постоянное стремление докапываться до самой сути вещей сделали его настоящим ученым и иссследователем и в аэродинамике, и в строительной механике, и в теплотехнике. Его трудолюбие и талант позволили ему объединить все научные достижения человечества в реализации лучших в мире проектов самолетов.

Но в этот радостный и волнительный для Вилли теплый день, 26 июня 1938 года, когда он уже с утра в своем кабинете на заводе в Аугсбурге принимал поздравления от непрерывно чередующихся гостей, он заземленно понимал, что всему этому шуму он обязан только массовым производством 109-го. Этот проект не только сделал его очень богатым, но и знаменитым во всем мире авиаконструктором.

В своей шикарной темно-серой тройке, в ослепительно белой рубашке с темно-серым, почти черным галстуком, высокий и стройный, без единого намека на полноту, он принимал очередного поздравляющего или целую делегацию с искренне-радостной улыбкой на лице. В течение беседы он ходил по

кабинету с распахнутым пиджаком, жестикулировал руками и, спохватившись, засовывал их в карманы брюк и продолжал возбужденно говорить.

Да, фамилию Мессершмитт теперь очень часто произносили в военных и авиационных кругах разных стран, она не исчезала со страниц авиационных журналов и часто появлялась в газетах. Эффектный подарок юбиляру преподнесли Гесс и Гебельс – выступили с инициативой переименовать компанию «Баварский авиационный завод» в «Мессершмитт». Собрание акционеров компании, собравшееся через две недели, главными среди которых были сам Вилли Мессершмитт и Лилли Стромейер, единодушно проголосовало за смену названия. Теперь обозначение всех новых самолетов компании будет начинаться с букв «Me», а не с «Bf», как раньше.

Подарок юбиляру от Геринга и партии был, пожалуй, еще более весомым – все единодушно проголосовали за назначение профессора Мессершмитта Председателем совета директоров и Генеральным директором компании. Руководство Третьего рейха доверило сорокалетнему Вилли стать единоличным хозяином очень важной самолетостроительной компании.

Международная известность Вилли Мессершмитта подпитывалась и отзывами известных летчиков о его самолетах. Когда в середине июля в Германию прилетел знаменитый американец, майор Эл Вильямс на биплане «Грумман» с мотором воздушного охлаждения в тысячу лошадиных сил, то, как старый друг Удета, он дал ему полетать на своем чудо-коне. Вильямс еще в 1931 году организовывал участие Удета в воздушных соревнованиях в Кливленде. В качестве ответного жеста Удет привез друга на авиазавод компании «Физлер» в Касселе, который выпускал в это время по лицензии истребители Мессершмитта. Вильямс взлетел на Bf-109D. Он покрутил его, как мог, и благополучно сел. Опубликованный отзыв знаменитого пилота, растиражированный Геббельсом, наделал много шума и вызвал у военных многих стран панический страх за будущее. Что поразило Вильямса?

Мотор работал тихо, как часы. Несмотря на малую площадь киля и руля направления, поток воздуха от пропеллера позволял легко управлять самолетом при рулении, не прибегая к тормозам основных колес. Взлет – нормальный и с дистанции вполовину меньшей, чем требуется Харрикейну, и только с четверти дистанции взлета «Спитфайра». В пикировании показал 650 км/ч и плавно вышел прекрасно управляемым. Впервые на ручке управления над кнопкой стрельбы установлен откидываемый предохранитель.

Вильямс заявил, что истребитель Мессершмитта – это лучший самолет, на котором он когда-либо летал, и если ему когда-то придется воевать на истребителе, то он предпочел бы Bf-109 «Спитфайру» и «Харрикейну». Хотя он никогда до этого не летал ни на «Спитфайре», ни на «Харрикейне», его заявление прозвучало очень весомо, а популярность Мессершмитта еще более возросла.

В августе в Аугсбурге Вилли принимал французов. Командующий ВВС Франции генерал Вулемин прибыл с высшими офицерами в сопровождении Мильха. За пять предыдущих дней он уже успел побывать на многих авиазаводах и аэродромах Германии. Ему показали новые модернизированные бомбардировщики Хейнкеля He-111 и устроили спектакль с будто бы крупносерийным производством нового секретного истребителя Хейнкеля He-100. Теперь они должны впечатлиться достижениями Мессершмитта.

Толстый Кронейс как всегда вырядился в парадную форму штурмовика. Его ботинки с пристегнутыми гладкими голенищами контрастировали с обычными ботинками всех присутствующих, прикрытых брюками навыпуск. Кронейс на все происходящее смотрел, заложив руки за спину. Вилли одел черный костюм-тройку и от волнения как всегда держал руки в карманах брюк.

Показ начался с высшего пилотажа «Эмиля». Потом всех пригласили в тир, где стоял один из первых серийных двухмоторных истребителей Bf-110B-1. Залп его четырех пулеметов и двух пушек разнес мишень в щепки и произвел на французов должное впечатление. Затем лучший пилотажник компании «Мессершмитт» Вилли Штор продемонстрировал французам весь комплекс фигур на этой тяжелой машине, который произвел на них не менее сильное впечатление, чем стрельба. Генерал Вулемин потом поделится своими «открытиями» с англичанами, и старания немцев в создании блефа своей авиационной мощи будут вознаграждены.

В свои сорок лет Вилли удостоился самой престижной награды для любого ученого Германии, почти Нобелевской премии. В Доме оперы Нюрнберга в праздничный День нацистской партии 6 сентября 1938 года ему, Хейнкелю, Порше и Тодту в торжественной обстановке были вручены дипломы лауреатов Национальной премии по науке и искусству. Почти «нобелевская» лекция Мессершмитта перед учеными страны в Академии авиационных исследований была посвящена проблемам полета на больших скоростях. А через пять месяцев все четверо будут вызваны в рейхсканцелярию в Берлин. Там Гитлер собственноручно вручит им премии и памятные медали с

бриллиантами.

Приглашение на ужин в посольство США в Берлине было совершенно неожиданным. Вилли попросил свою секретаршу выяснить подоплеку. Оказалось, в Германию опять прилетает легендарный американский летчик Чарльз Линдберг, который первым пересек Атлантический океан на одномоторном самолете. Учитывая его восхищение переменами в Германии, визиту придавалось особое значение. Американские дипломаты и разведчики постарались использовать это событие для более тесного общения с руководителями авиационной промышленности Германии и выяснения реального состояния военной авиации.

Вечером 18 октября, когда Вилли вошел в шикарный зал приемов, посол Хью Вильсон сразу представил ему Чарльза Линдберга. Прошло более десяти лет, как он стал самым знаменитым пилотом в мире. Он и Вилли были почти одного роста и оба стройные и молодые. Хотя Чарльз и был на четыре года моложе Вилли, он тоже начал лысеть со лба, а на висках пробивалась еле заметная седина. И ямочка на подбородке стала более рельефной. Линдберг неплохо говорил по-немецки, и они непринужденно разговаривали, когда в зале появился Геринг в сопровождении Мильха и Удета. Тут же появился и Хейнкель. В зале было много послов и военных атташе. После обильного застолья с тостами и краткими речами Геринг вручил Чарльзу Линдбергу высшую награду для знаменитых иностранцев, симпатизирующих нацизму, – Орден германского орла. Светлый мальтийский крест, между лучами которого располагались четыре орла со свастиками, был подвешен к пурпурной красной ленте с черными кантами. За два с небольшим месяца до этого еще один известный американец удостоился Большого ордена германского орла в золоте. Это был Генри Форд, доживший до своего 75-летия.

На следующий день Вилли вместе с Чарльзом Линдбергом на борту пассажирского Ю-52 прилетел из Берлина в Аугсбург. С воздуха они осмотрели окрестности завода. Воздушный показ для американского гостя в точности повторял программу, показанную французам: пилотаж 109-го и 110-го. Пока смотрели крутящиеся в небе истребители, Чарльз совсем продрог на осеннем ветру. Вилли и Лилли были в демисезонных пальто и шляпах, а он в одном костюме. И свою шляпу он при даме все время держал в руке. Лилли оживленно беседовала с гостем, расспрашивая о жизни в Америке, а Вилли предпочитал помалкивать и думал о своем. Несколько раз Чарльз напоминал, что очень хочет полетать

на 109-м. Но Вилли отмалчивался, зная, что здесь, в Аугсбурге, сейчас это невозможно. У него как раз в это время гостил известный французский летчик Детройо, и командование Люфтваффе не хотело его допускать к управлению своим последним истребителем. Он не должен был знать, что это разрешили Линдбергу. Поэтому Вилли предложил Чарльзу пока два вывозных полета на Bf-108B-1 с их шеф-пилотом Германом Вурстером.

Через два дня Вилли с американским гостем уже были в Рехлине, где в это время испытывался опытный Bf-109E. Линдберг провел в воздухе полчаса, сел, снова взлетел, сделал круг над аэродромом и сел. Он отметил сложность установки шага винта при взлете, полете и пикировании, а также необходимость запирания хвостового колеса на разбеге и при посадке. Но в целом его оценка творению юбиляра была очень высокой: «Я не знаю другого истребителя, в котором простота конструкции сочетается с такими отличными летными характеристиками».

Озабоченный юбиляр

Вечером в своем дневнике Линдберг подвел итог своего общения с Вилли. Он записал: «Мессершмитт молод, вероятно, около сорока, и он, безусловно, один из лучших конструкторов самолетов в мире. У него строгое лицо и искренние глаза. Интересная и привлекательная личность».

Очаровав знаменитого американца своими самолетами и

своей персоной, Вилли способствовал большой нацистской политике – укреплению профашистского лобби в США и консолидации с «правыми» в Англии. Проводником этих устремлений нацистов стал Чарльз Линдберг.

Возвратившись в Штаты и вдохновляемый американским послом в Лондоне Джозефом Кеннеди, Линдберг пишет секретный меморандум британскому правительству, в котором утверждает: «Если Англия и Франция ответят силой на нарушение Гитлером Мюнхенских соглашений, то это будет для них самоубийством. Военная мощь Франции недостаточна, а Англия обладает устаревшим вооружением, самонадеянно уповая на мощь своего флота. Необходимо срочно усилить Военно-воздушные силы, чтобы вынудить Гитлера повернуть его амбиции на Восток и воевать против «азиатского коммунизма».

В год своего юбилея Вилли Мессершмитт полностью освободился от постройки по лицензии на заводе в Аугсбурге самолетов других авиаконструкторов. Теперь они по лицензии строят его самолеты. Заводы Физлера в Касселе, юго-западнее Берлина, Фокке-Вульфа в Бремене, ERLA в Хейтерблик под Лейпцигом и авиационный завод в Винер-Нойштадте, южнее Вены, теперь переключились на его «Эмили».

Новый завод в Регенсбурге под неустанным управлением Тео Кронейса полностью освоил серийный выпуск Bf-108B-1 для Люфтваффе и в этом году сдаст 175 машин. Сейчас он тоже переключается на выпуск «Эмилей». Все это создавало у Вилли душевный подъем, ему еще больше хотелось создавать новые шедевры. Теперь с высоты своих сорока лет он видел впереди поражающие воображение ракетные и реактивные самолеты.

Как бы завершая юбилейные торжества, Вилли и баронесса Лилли переехали в новый просторный дом в Аугсбурге на Гентнерштрассе-24. А в его родной Высшей технической школе Мюнхена прошла торжественная церемония присуждения ему почетного звания Доктора инженерных наук (Dr Ing e.h.) с вручением новой мантии и диплома. И, наконец, приятным подарком юбиляру была покупка его десяти истребителей Bf-109B правительством Швейцарии для своих ВВС и заказ еще тридцати.

Самый тихоходный

Контракты на разработку связного и разведывательного трехместного самолета с требованием очень короткой взлетной и посадочной дистанции были выданы Министерством авиации Мессершмитту, Физлеру и Зибелю. Предусматривалась постройка

каждой компанией трех опытных образцов и их сравнительные летные испытания.

Этот проект очень заинтересовал Вилли – вспомнились соревнования в коротком взлете и посадке, а также на минимальную скорость в Варшаве в 1934-м. Тогда его туристский 108-й начисто проиграл тихоходным машинам поляков и чехов. Сейчас появилась возможность отыграться – он может создать еще более тихоходный самолет, чем у них, которому для взлета и посадки потребуется только маленький кусочек шоссе или улицы.

В Проектбюро Роберта Люссера новая машина проходила под индексом P-1051. Когда он показывал Вилли варианты компоновки, то было сразу решено, что это будет высокоплан с подкосом. Мотор и кабина такие же, как на 108-м. А подкос стабилизатора – как на 109-м.

Вся изюминка нового проекта заключалась в крыле. Оно должно было давать большую подъемную силу на малой скорости. Площадь прямоугольного крыла выбрали в три с половиной раза большей, чем у 108-го, при том же взлетном весе самолета. При маленькой нагрузке на крыло его профиль на режимах малой скорости должен быть сильно изогнутым. Для этого установили предкрылки и закрылки по всему размаху. «Зависающие» элероны, отклоненные вниз на малой скорости и в этом положении управляющие креном, тоже будут играть роль закрылков.

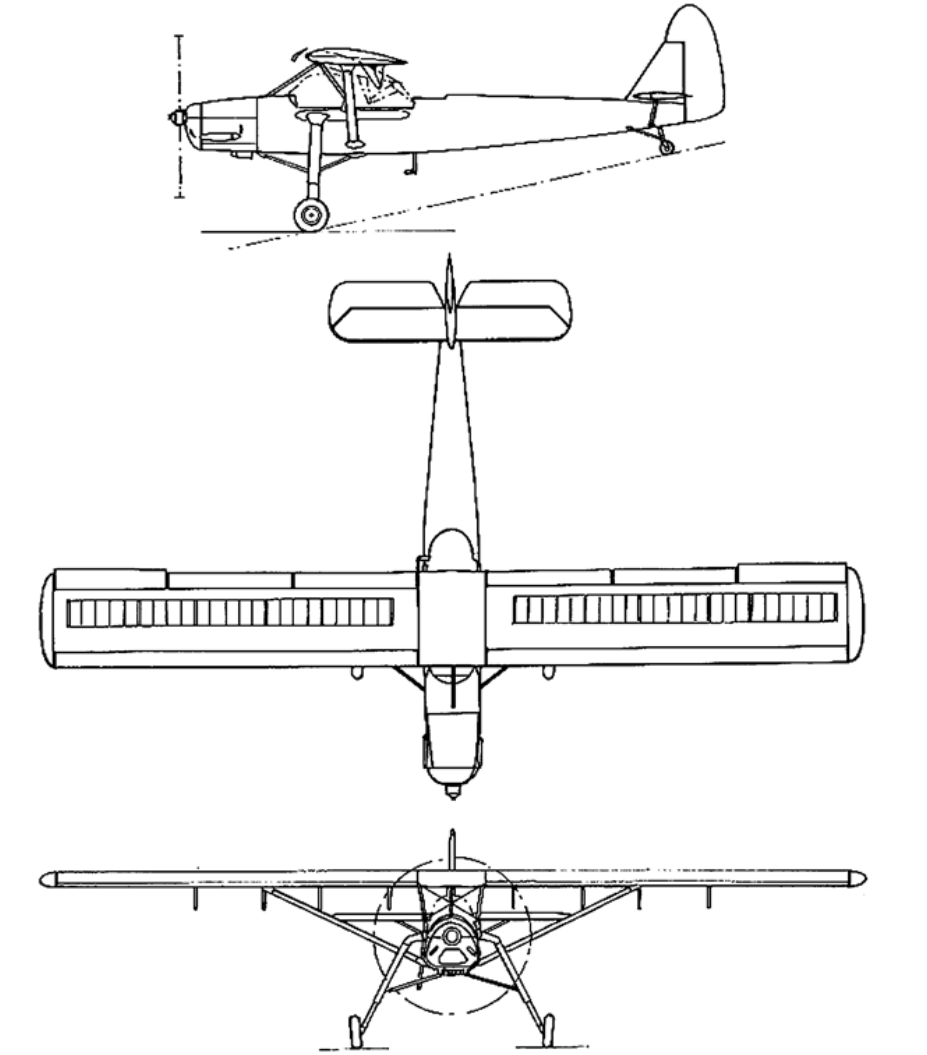
Вилли только недавно послал заявку на патент под названием «Закрылок Мессершмитта». Как раз на этом проекте это изобретение можно реализовать. Предлагаемая конструкция проста: закрылок не выдвигается из крыла, а поворачивается вокруг постоянной оси, расположенной ниже его на значительном расстоянии.

На компоновке Люссера на нижней поверхности крыла самолета P-1051 расположились восемь кронштейнов, поддерживая по две секции закрылка на каждой консоли. Модель самолета с отклоненной механизацией крыла продули в Аэродинамическом исследовательском институте в Геттингене и получили прекрасное значение коэффициента подъемной силы больше четырех.

Но Вилли и этого показалось мало. Он потребовал от Люссера проработать узлы крепления крыла, обеспечивающие увеличение угла атаки до 12° за счет поворота крыла вокруг поперечной оси. Ему хотелось, чтобы его самолет не надо было задирать на малой скорости для необходимого увеличения угла атаки. Все складывалось удачно, и проект обещал уникальные летные характеристики самому тихоходному самолету в мире.

Но…

Когда пришло время начать рабочее проектирование, Вилли вызвал руководителя конструкторского бюро Рихарда Бауэра, показал ему наработки Проектбюро и сказал короткое: «Вперед!»



Самый тихоходный самолет Мессершмитта, 1938 год.

Обычно сдержанный, Рихард замахал руками и стал горячо доказывать, что его конструкторы перегружены несколькими темами и он никак не может взяться еще и за эту. Почему-то Вилли сразу с ним согласился.

Выпуск рабочих чертежей, постройку и испытания опытных экземпляров поручили субподрядчику – самолетостроительной компании Весер. Они, конечно, в лимиты веса конструкции не уложились. Процесс разработки самолета затянулся, и Вилли уже

жалел, что отдал свой проект на сторону. Наконец, 19 февраля с заводского аэродрома компании «Весер» в Лемвердере, севернее Бремена, взлетел первый опытный Bf-163 V-1. После нескольких регулировочных полетов он уже летал со скоростью 48 км/ч, а его максимальная скорость приближалась к 200 км/ч. Но полетавший на нем военный летчик из Рехлина пожаловался на плохую управляемость тихоходной машины, и ее перегнали в Аугсбург.

Вилли долго не отходил от своего «ребенка», которого он «подкинул другому родителю». Ему уже доложили, что самолет построили с передней центровкой. Он прекрасно осознавал, что машину легко довести до ума. Но проклятый фактор времени! Пока он провозился с передачей проекта, пока там построили первый летный, его конкурент Физлер все сделал на год быстрее, и теперь его «Шторх» уже в серии. Хотя и Зибель в таком же положении, как и он: его Si-201 взлетел только что – это не утешение. Они оба проиграли Физлеру.

Уже для очистки совести Вилли попросил Германа Вурстера слетать на «Садовом домике», как прозвали Bf-163 V-1 аэродромные механики. Вурстер подтвердил трудность балансировки в полете.

Дальнейшую судьбу самолета определил Рихард Бауэр – предложил Вилли подарить его Летно-технической школе в Мюнхене в качестве учебного пособия. Он в этой школе изучал аэродинамику. Вилли отказать ему не мог. Два остальных заказанных опытных экземпляра компания «Весер» доставила в форме деталей. А необычный тихоходный самолет поставили на постаменте во дворе авиашколы в Мюнхене.

«Эмиль» с радиальным мотором

Компания «Фокке-Вульф» строила по лицензии истребители Мессершмитта, но под руководством Курта-Танка разрабатывала и свой Fw-190 с мотором воздушного охлаждения. Курт Танк какое-то время возглавлял Конструкторское бюро Мессершмитта, но уволился во время кризиса. Теперь Вилли не напрасно следит за развитием этого проекта, всем своим нутром чувствуя созревание опасного конкурента.

Все дело было в типе мотора. Компания BMW уже десять лет тому назад купила лицензию на производство американского мотора воздушного охлаждения Pratt & Whitney «Hornet». Это была однорядная звезда с девятью цилиндрами. Освоив ее производство, компания через пять лет начала выпускать свою улучшенную версию этого мотора – BMW 132, мощностью до 900 л.с. На нем летают пассажирские самолеты: трехмоторный

«Юнкерс» Ju-52 и четырехмоторный «Фокке-Вульф» Fw 200 S-1 «Condor». Компания «Фокке-Вульф» приобрела большой опыт эксплуатации этих двигателей воздушного охлаждения, и уже полгода Курт Танк работает по контракту Министерства авиации над истребителем. Но ему повезло. Как раз недавно двигателисты закончили отработку двухрядной версии этого мотора BMW 139, мощностью в 1400 л.с. И именно с этим мотором он сейчас возится на стенде, пытаясь отладить его охлаждение в корпусе истребителя Fw-190. Конечно, диаметр мотора около полутора метров – это огромное сопротивление, но его мощность многого стоит.

Предложение Министерства авиации заключить контракт на разработку опытного истребителя Bf-109 под американский мотор воздушного охлаждения Pratt & Whitney R-1830 «Twin Wasp» было весьма желанным. Вилли давно хотелось самому прощупать все плюсы и минусы радиальной звезды для одномоторного истребителя. И он принялся за проектирование вместе с Люссером. Проект обещал высокую чистоту эксперимента, поскольку за основу был взят один из опытных «Эмилей». Менялся только фюзеляж. Американский мотор был в диаметре на 160 мм меньше, чем немецкий у Курта Танка. И это давало Мессершмитту некоторую фору. Заодно разработали новый фонарь без заднего гаргрота, обеспечивающий хороший обзор назад. Но на серийных истребителях Мессершмитта он появится еще не скоро.

Опытный Bf-109X V-1 с мотором воздушного охлаждения, 1938 год.

Герман Вурстер взлетел на нем в первый раз 18 августа 1938 года. Они с Вилли тщательно обсудили программу летных испытаний. Надо было ответить на единственный вопрос: что дает мотор воздушного охлаждения? Не ухудшит ли он управляемость и пилотажные характеристики истребителя? Ответ

Вурстера был однозначен: «Нет». А вот склонность машины к сваливанию по странению с «Эмилем» заметно уменьшилась. В целом никаких существенных преимуществ мотор не дал. И Вилли решил, что не стоит ломать свой налаженный бизнес и пусть Курт Танк доводит мотор воздушного охлаждения на его истребителе.

Тем временем баварские двигателисты создали более мощную 14-цилиндровую звезду BMW 801 в 1600 л.с., и опытный «Фокке-Вульф» Fw-190 V-1 через год взлетел с этим мотором. Тут Эрнст Удет снова ввел Вилли в искушение – предложил установить на 109-й форсированный BMW 801R мощностью 2000 л.с.

В конце лета 1940 года новый Bf-109X с этим двигателем был готов, и Вурстер поднял его в воздух. Всесторонние летные испытания показали, что по сравнению с серийным «Эмилем» устойчивость по рысканию немного ухудшилась. Склонность к сваливанию намного уменьшилась. При выравнивании перед приземлением машина слегка рыскает. Несмотря на увеличенную скорость захода на посадку – 200 км/ч, сажать самолет легче, потому что радиальный двигатель улучшает управляемость по углу атаки. Обзор из кабины на посадке из-за другого обвода фюзеляжа лучше, чем у серийных 109-х. При работающем моторе явно ощущается вращающий момент относительно продольной оси. Для балансировки самолета на малой скорости надо увеличить площадь руля направления. Мотор запаздывает при перемещении рычага газа.

Сравнительные летные испытания в Рехлине двух истребителей с моторами воздушного охлаждения конструкторов Вилли Мессершмитта и Курта Танка были проведены в октябре 1940 года. Обе машины – Bf-109X и Fw-190 – заслужили высокую оценку военных летчиков-испытателей. Но ни одна не продемонстрировала существенных преимуществ. Было принято решение оставить существующие производственные линии истребителей без изменений.

Палубный истребитель

Вводную беседу по новому заданию главным конструкторам Юнкерса, Арадо и Мессершмитта в Министерстве авиации проводил сам Эрнст Удет. Вилли вспоминал, что читал где-то о начале строительства авианосцев, и теперь с интересом слушал пафосную речь Удета о совершенно закрытом проекте флота, в котором всем вызванным предстояло принять участие. Генерал Удет сегодня был красноречив:

«Новая Германия тоже должна иметь авианосцы! Американцы, англичане, французы, даже японцы – все имеют. Через год после получения нами власти немецкие корабелы в строжайшей секретности уже разработали эскизный проект первого авианосца «Граф Цеппелин». На следующий год они слетали к японцам, осмотрели их «Акаги» и получили исчерпывающую информацию о специальном оборудовании и эксплуатации самолетов на борту.

Получился огромный сварной корпус длиной 250 метров, разделенный на 19 водонепроницаемых отсеков. Адмирал Редер захотел, чтобы его авианосец мог бы наносить и артиллерийские удары по кораблям противника, и шестнадцать бронированных башен с 150-мм орудиями украсили его борта. Десять зенитных орудий калибра 105 мм вместе с крупнокалиберными пулеметами должны защищать эту гордость германского флота.

Как и японские авианосцы, «Граф Цеппелин» имеет сплошную полетную палубу размероМ-240 на 30 метров с носовым и кормовым консольными свесами, предназначенную только для посадки и оснащенную четырьмя троссовыми финишерами. Смещенная к правому борту надстройка поддерживает газоходы главных котлов. Двухъярусный ангар для самолетов обеспечен тремя электрическими самолетными лифтами. В ангаре самолет устанавливается на катапультную тележку и на ней по рельсам движется к одной из двух пневматических катапульт, установленных в носовой части полетной палубы. Тележка с самолетом разгоняется по ферме катапульты и остается на ней.

Авианосец сейчас строится, и его спуск на воду ожидается в декабре. Детальные синьки авианосца со всеми размерами и буклеты с описаниями катапульты, аэрофинишеров, лифтов и всего оборудования вам высланы».

Ответы на вопросы и обмен мнениями по сообщению Удета занял еще целый час.

Роберт Люссер принял задание Вилли модифицировать «Эмиль» в палубный истребитель без особого энтузиазма. Ему предстояло на полметра увеличить размах каждой консоли крыла и предусмотреть устройство его складывания; разработать конструкцию выпускаемого перед посадкой гака; усилить фюзеляж и основные ноги шасси; установить на них узлы сцепления с тележкой катапульты. Вилли напомнил Люссеру, что работоспособность всего этого хозяйства надо будет испытать на земле на доработанном опытном самолете.

Вилли решил сам посмотреть на этот первый авианосец и 8 декабря 1938 года поехал в Киль на торжественную церемонию спуска корпуса гигантского корабля на воду. Был весь цвет во

главе с Гитлером и Герингом. Дочка конструктора дирижаблей Хелла дала имя авианосцу и разбила о его борт бутылку шампанского. Полетной палубы в носовой части еще не было, и здесь, на носу, обвешанном гирляндами, ветер полностью развернул огромный красный флаг со свастикой в белом круге. Величественное зрелище медленно двигающегося кормой вперед гигантского корабля с двумя покачивающимися по бокам носа огромными якорями заворожило Вилли. Он был горд за свою Германию и ее трудолюбивый и умный народ.

Адмирал Редер, конечно, мечтал получить палубную авиацию под свое командование, но Геринг был начеку: «Все, что летает, – мое!» Через Удета он раздал задания авиаконструкторам. Юнкерсу – модернизировать пикирующий бомбардировщик. Новый Ю-87С должен складывать крылья до габаритов платформы лифта авианосца. Мессершмитту – модифицировать одномоторный истребитель. Палубный Bf-109T тоже должен складывать крылья по габариту лифта авианосца. Индекс «Т» от немецкого слова traeger, которое сокращенно обозначает авианосец. Компания «Арадо» должна была поставить учебно-тренировочные палубные Ar-96T и многоцелевые Ar-195, компания «Физлер» – Fi-167.

Геринг в Травемюнде организовал 186-й учебный полк для подготовки летчиков палубных самолетов. На полосе очертили прямоугольник размером палубы авианосца «Граф Цеппелин» и в нем установили троссовые финишеры с электромагнитным торможением. Пробег не превышал 30 метров с отрицательной перегрузкой не более трех. Для тренировок взлета в заливе на понтоне установили такую же катапульту Хейнкеля, как на авианосце. Сжатый воздух из баллона с давлением 60 атмосфер двигал шток пневмоцилиндра, который через полиспаст разгонял тележку с самолетом по двадцатиметровой ферме с ускорением больше двух, при этом скорость отрыва самолета превышала 120 км/ч.

В качестве опытного палубного истребителя Вилли Мессершмитт решил доработать оказавшуюся под рукой «Дору» с заводским номером 1776. Ей присвоили индекс V-17, установили посадочный гак и узлы контакта с тележкой катапульты. В июле 1938 года истребитель Bf-109D V-17 был облетан на заводе после доработки и подготовлен к перегону в тренировочный полк в Травемюнде.

Вилли стоял около этой машины и думал, что его истребитель теперь приобрел новое качество. Взлетая и садясь на «плавучий аэродром», он становится хозяином морей, и его боевая эффективность возрастает во много раз. Вот летчик уселся

в кабину, запустил мотор, который сначала чихал и давал пропуски, но потом вышел на обороты. Летчик закрыл фонарь. Механик убрал колодки, и красивая машина, с прижатым снизу фюзеляжа длинным крюком, тронулась и покатилась к взлетной полосе. Вилли на прощание махнул рукой.

Она летела на север в Травемюнде. Высота была небольшой. Внизу проносились то желтые, то зеленые, а иногда и коричневые прямоугольники полей и темные массивы лесов. Вдруг мотор начал давать перебои и встал. Наступила непривычная тишина. Все попытки запустить мотор вновь ничего не дали. Надо было выбирать место для вынужденной посадки. Но высоты уже не оставалось. Справа – лес, слева – поле. Конечно, на поле. Первый удар был очень сильный. Машину подбросило. Теперь она падала с креном, зацепилась крылом, которое оторвалось, и закрутилась по земле, поднимая облако пыли. Когда летчик откинул створку фонаря и вылез на левое, оставшееся крыло, он понял, что родился заново, но машина восстановлению не подлежит.

Мессершмитт доработал под палубный истребитель подвернувшийся «Эмиль» и послал его в Травемюнде. По результатам его летных испытаний с катапультой и аэрофинишерами окончательно определилась конфигурация серийного палубного истребителя Bf-109T. Стыки отклоняемых вверх консолей с шарнирами на верхней полке лонжерона располагались сразу за нишами колес шасси. Каждая консоль стала длиннее на полметра, увеличив несущую способность крыла. Теперь катапультная тележка упиралась в самолет и толкала его в четырех точках. Два изогнутых клыка, в которые упиралась тележка, располагались по бокам фюзеляжа за кабиной, два других – под кабиной. Эти места фюзеляжа пришлось усилить. Посадочный гак удерживался в убранном положении бомбовым замком, соединенным тросом с рычагом в кабине. Для пилота установили упоры рук и мягкую обивку на броневом заголовнике.

Завод Физлера в Касселе получил заказ на первые десять палубных Bf-109T-0 на базе выпускавшейся там модификации Bf-109E-4/N с мотором мощностью 1175 л.с. Затем начался выпуск основной серии из 60 машин Bf-109T-1 на базе модификации E-7/N.

Неожиданно для Вилли в апреле 1940 года он получает сообщение, что все работы по достройке авианосца «Граф Цеппелин» заморожены. Выяснив ситуацию у Эрнста Удета, Вилли понял, что шансы для его истребителей коснуться палубы авианосца близки к нулю. Он дал команду Физлеру оставшуюся часть серии Bf-109T-1 выпустить в варианте T-2, т. е. без

палубного оборудования – посадочного гака и фюзеляжных клыков, и установить подфюзеляжный бомбодержатель для сбрасываемого бензобака или 250-кг бомбы. Ранее выпущенные машины переоборудовать в вариант Т-2. Поставляемые для Люфтваффе, эти машины в марте 1941 года направлялись в Норвегию, где взлетно-посадочные полосы были короткие.

Боевая судьба «Графа Цеппелина» так и не сложилась. В начале 1943 года, когда налеты английских и американских бомбардировщиков усилились, а трудовые и материальные ресурсы начали таять, Гитлер принял решение полностью прекратить его достройку. Уязвленный адмирал Редер назвал это решение «самой дешевой в истории победой Англии на море». Три буксира доставили авианосец в Штеттин, и там он стоял до конца войны на своих якорях и с недостроенным каркасом полетной палубы. При отходе немецких войск «Граф Цеппелин» был частично подорван изнутри и затоплен.

Много лет спустя от очень информированного знакомого Вилли услышал продолжение истории несостоявшегося авианосца нацистской Германии.

По жребию при дележе остатков немецкого флота между тремя державами «Граф Цеппелин» достался русским. Но по рекомендации тройственной комиссии, если корабль требовал более чем полугодового ремонта, он подлежал в установленный срок затоплению на большой глубине или разборке на металл. В августе 1945 года водолазы Балтийского флота обследовали корабль и доложили, что его ремонт займет больше, чем полгода.

«Граф Цеппелин» стоял на грунте с правым креном. Все турбины, вспомогательные котлы и электрогенераторы корабля оказались подорванными, причем в местах взрывов были разрушены и водонепроницаемые переборки. В подводной части корпуса имелись трещина и пробоина размером около квадратного метра. Самолетоподъемники также были подорваны.

Русские решили, прежде чем затопить корабль, как положено, на большой глубине, использовать его для испытания поражающей эффективности различных видов своих вооружений и для оценки живучести конструкции современных больших судов. Заделав пробоину и трещину, откачали воду обычными мотопомпами. Корабль подняли и зачислили в состав флота как боевой трофей. Летом 1947 года они вывели его буксирами в Свинемюнде на глубокую воду в море и начали огневые испытания его боевой живучести. Но из-за обрыва якорь-цепи потеряли становой якорь, а малый стоп-анкер не мог остановить дрейф такого большого корабля. Сначала взрывали установленные в нем тонные авиабомбы и оценивали их

разрушающий эффект. Затем 25 пикирующих бомбардировщиков Пе-2 при поддержке «Каталины», наводившей их на цель, бомбили большой и неподвижный корабль, на полетной палубе которого был накрашен большой белый крест. Сбросили сто бомб. В палубе обнаружили только пять попаданий, которые не нанесли авианосцу существенного вреда. А топить авианосец надо было срочно. Усилился ветер и волнение моря. Корабль дрейфовал к мелководью, и под килем уже было 80 метров. Затем его атаковали торпедные катера, но только одна торпеда прошла под килем и не взорвалась. Тогда вызвали эсминцы. Торпеда с эсминца «Славный» поразила авианосец в правый борт, и «Граф Цеппелин» медленно затонул.

Вилли молча слушал этот рассказ и радовался, что все это в далеком прошлом.

Часть вторая
Работа на войну

Глава 7
Время победной войны

Операция «Вайс»

В ратификационных грамотах соглашения о ненападении, действительном в течение десяти лет, которыми обменялись Польша и Германия 24 февраля 1934 года, черным по белому было написано: «…Ни при каких обстоятельствах они (стороны. – Прим. авт.) не будут прибегать к силе для решения спорных вопросов».

В директиве Вооруженным силам Германии 11 апреля 1939 года Верховный Главнокомандующий приказал готовиться к операции по захвату Польши под кодовым названием «Вайс». Две недели спустя было денонсировано соглашение с Польшей о ненападении. В рейхстаге Гитлер заявил, что, вступив в антигерманское соглашение с Англией, Польша сама пошла на разрыв с Германией.

В дополнительной директиве за подписью Кейтеля подтвержден срок готовности к операции «Вайс» – начиная с 1 сентября 1939 года. А генеральные штабы трех видов вооруженных сил должны разработать свои планы участия в захвате Польши до 1 мая и представить их в Объединенное Командование Вермахта.

На совещании в имперской канцелярии 23 мая 1939 года Гитлер заявил: «… остается решение: напасть на Польшу при первой возможности. Нельзя рассчитывать на повторение чешской операции. Это будет война».

Теперь в сознание немцев нацистская верхушка начала вбивать простой тезис: кровопролитная война за лучшее будущее – это благо для каждого. Вся Германия готовилась к войне, ковала оружие и тренировала своих сыновей убивать. Как в шайке разбойников, все понимали, что очередная добыча достанется ценой чьих-то жизней, и все считали это нормальным. Но каждый старался подготовиться так, чтобы жертвой оказался не он.

Уже несколько месяцев Генеральный штаб Люфтваффе под руководством нового начальника, самого молодого генерала, занявшего этот ответственный пост, Ганса Ешоннека, изобретал свой авиационный «блицкриг».

Ешоннек начинал в 1919 году пилотом эскадры пограничных войск. Еще десять лет назад, будучи молодым офицером, он вместе с Мильхом тайно воссоздавал Военно-воздушные силы

Германии. Потом в Министерстве авиации был адъютантом у Мильха, затем помощником Удета в Техническом управлении. Прошел переучивание в летных школах, назначался на командные должности и дослужился до начальника авиабазы. Последние два года он – в оперативном отделе Генерального штаба Люфтваффе и непосредственно занимается тактикой агрессивных боевых операций. Его назначили начальником Генерального штаба Люфтваффе, когда он был полковником. Только через полгода дали генерала.

И хотя многие авиаполки еще оснащены устаревшими типами самолетов и общее число боевых машин невелико, штаб разрабатывает для них оптимальные приемы бомбометания с пикирования, ведения воздушного боя и разведки. Все эти тактические методы предусматривают обязательное тесное взаимодействие с быстро передвигающимися наземными войсками. Ешоннек – частый гость в боевых авиаполках и видит, что их личный состав готовится к предстоящим боям с огромным усердием.

То, что нынешние руководители Германии организовали, построили и вложили в руки молодого поколения, теперь должно было стрелять и убивать. Час пробил. Они решили – пора. Гитлер говорил министру иностранных дел Италии графу Чиано: «Из 34 миллионов населения полтора миллиона – немцы, четыре миллиона – евреи и девять миллионов – украинцы. Поэтому число настоящих поляков значительно меньше, чем общее число населения, и, как было уже сказано, способность сражаться у них не особенно велика. При этих условиях Польша может быть разбита Германией в весьма короткий период времени».

В эти теплые дни конца августа застывшие и молчаливые вершины Альп в Оберзальцберге источали спокойное благодушие и радость жизни. В этом красивейшем и райском уголке земли диктатор Германии устроил свою летнюю резиденцию. Здесь, наслаждаясь чудесным горным воздухом и бесподобными заснеженными склонами, уходящими друг за другом в далекую дымку, он изобретал чудовищные способы переустройства человечества, основанные на массовых убийствах и бесчеловечной эксплуатации обезоруженных людей.

Большой сбор высшего командного генералитета и ближайших соратников по партии хозяин страны назначил на 22 августа. В этой аудитории он мог быть откровенным. Да и момент был переломный, исторический. Высшее руководство страны должно было знать волю своего вождя и Верховного Главнокомандующего. И перед решающим сражением он в своей директивной речи перед ними подчеркнул:

«Наша сила – в подвижности и жестокости. Чингисхан с полным сознанием и легким сердцам погнал на смерть миллионы детей и женщин. Однако история видит в нем лишь великого основателя государства. Мне безразлично, что говорит обо мне одряхлевшая западная цивилизация. Я отдал приказ – и расстреляю каждого, кто скажет лишь слово критики. Приказ гласит: цель войны состоит не в достижении определенной линии, а в физическом уничтожении противника. Поэтому я – пока лишь на Востоке – подготовил мои части «Мертвая голова», отдав им приказ без сожаления и жалости уничтожать мужчин, женщин и детей польского происхождения. Только так мы можем завоевать жизненное пространство… Польша будет обезлюжена и населена немцами, а в дальнейшем, господа, с Россией случится то же самое… Мы разгромим Советский Союз. Тогда грядет немецкое мировое господство».

В зале стояла мертвая тишина. И вдруг Гитлер выкрикнул: «Встречу отпразднуем в Варшаве!» Зал взревел. Все встают. Воинственные крики одобрения и прославления вождя. Геринг в экстазе вскочил на стол и отплясывает какой-то дикарский танец. Лишь несколько ошеломленных генералов, сжав губы и уставившись в одну точку, не издали ни звука.

За день до этого совещания у Гитлера появилась надежда улучшить свое внешнеполитическое положение. Риббентроп доложил, что переговоры в Москве с военными миссиями Англии и Франции прерваны на неопределенный срок из-за того, что Польша и Румыния не дали согласия на пропуск советских войск. Грех было не воспользоваться такой ситуацией. Он просит Риббентропа срочно подготовить письмо Сталину с предложением договора о ненападении и быть готовым вылететь в Москву. Через два дня в Москве договор был подписан.

Гитлер торжествовал. Он опасался воевать с возрождаемой Антантой, а теперь у него развязаны руки. Правда, за это пришлось отдать Сталину восточную половину Польши и республики Прибалтики. Но игра стоит свеч. На радостях он даже подписал приказ начать операцию «Вайс» по вторжению в Польшу на пять дней раньше. Но тут пришло донесение о готовящемся подписании пакта о взаимной помощи между Польшей и Англией. И Гитлер отменяет этот приказ, надеясь убедить Англию не защищать Польшу.

Сталин торжествовал тоже. Отдав Гитлеру ненавистную ему из-за неудачного похода в 1920 году Польшу, он исключил опасное для него блокирование агрессивной Германии с Англией и Францией в одну капиталистическую коалицию на

антикоммунистической основе. Договор позволял замириться с Японией, которая была другом Германии и с которой в это время велись ожесточенные бои на реке Халхин-Гол. Сталин получил время для наращивания военной индустрии и подготовки к войне. А то, что Гитлер прольет море крови, захватывая Западную Европу, – это не важно. Война всегда приводила к революции. Пусть будет война.

Реально оценивая нависшую над миллионами людей смертельную опасность в последние мирные дни с посланиями к Гитлеру обращаются и президент США Рузвельт и премьер-министр Франции Даладье. Швед Далерус организовал прямую линию переговоров Лондона и Берлина. Трагедию хотели предотвратить. Но Гитлер определил курс на кровопролитную войну очень четко в Оберзальцберге за неделю до ее начала: «Это будет большая война, которая потребует больших усилий. Я только боюсь, что в последнюю минуту какая-нибудь свинья предложит свои услуги для посредничества».

В эти роковые дни Гитлер всячески создавал видимость готовности к переговорам и поддерживал у англичан надежду решить конфликт мирным путем. Англия давила на Польшу, и та трижды отменяла всеобщую мобилизацию. В результате мобилизация в Польше была объявлена только за несколько часов до вторжения немцев.

Германская армия начала сосредоточение у польских границ за два месяца под легендой подготовки к крупным маневрам и проведения оборонительных работ. Директива Гитлера с задачей вооруженным силам начать операцию «Вайс» в 4:45 утра 1 сентября 1939 года была отдана в войска только за день до этого. Сигнал «Полет Остмарк», разрешающий самолетам Люфтваффе перелет границ Польши, ее главнокомандующий Геринг передал за восемь часов до вторжения.

Одновременно и в точно назначенное время немецкие войска начали операцию «Вайс». Северную и северо-западную границу Польши атаковали дивизии группы армий «Север», поддержанные с воздуха 1-м воздушным флотом. Юго-западую и южную границы атаковала группа армий «Юг» со Словацким корпусом на правом фланге. Ее прикрытие обеспечивал 4-й воздушный флот. Прорвав оборону на севере и юге, немецкие войска быстрым маршем двинулись к центру Польши, не обращая никакого внимания на сильно укрепленный район на западе. В операции «Вайс» было задействовано 62 дивизии с личным составом в 1,6 миллиона человек, около 3 тысяч танков, 2 тысячи самолетов и 100 боевых кораблей. Вооружение польской армии было намного слабее.

Еще до рассвета, в соответствии с алгоритмом «блицкрига»,

ударные группы бомбардировщиков Геринга взлетели, чтобы нанести массированные удары по польским аэродромам. Но поляки успели перегнать свои не ахти какие самолеты на мало подготовленные полевые площадки, и там при посадках многие были разбиты. Затем бомбардировщики в сопровождении экскорта истребителей Bf 109E и Bf-110C-1 приступили к бомбежкам крупных городов – Варшавы, Кракова, Познани и др.

Основной польский истребитель PZL P.11 был спроектирован восемь лет назад по схеме высокоплана с подкосом и неубирающимися шасси. Он имел максимальную скорость меньше, чем у немецких бомбардировщиков, и был вооружен только двумя пулеметами.

Уже рассвело, когда пара польских истребителей PZL P.11 взлетела для отражения налета немцев на Краков, но сразу была атакована парой одномоторных пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс» Ju-87. Капитан Медвежский был сразу сбит и погиб. Его ведомый поручик Владислав Гнысь погнался за немцами, но они предпочли уклониться от боя и улетели. Это была первая победа Люфтваффе в воздухе во Второй мировой войне. И одержана она была не истребителем.

Гнысь уже собирался возвращаться на свой аэродром, когда вдруг увидел внизу пару бомбардировщиков «Дорнье» Do-17, которые возвращались от Кракова. Расслабившиеся после удачного выполнения задания экипажи его явно не заметили. Тогда он спикировал на них, поливая из своих пулеметов. К его изумлению, оба загорелись и, дымя, пошли к земле.

После полудня Bf-110C-1, которые сопровождали бомбардировщики He-111P, сцепились с группой польских истребителей. Пять PZL P.11 были сбиты, а немцы обошлись без потерь. Но под Лодзем поляки дрались более умело – сбили три тяжелых «мессера», потеряв два своих истребителя.

Вилли Мессершмитт слушал радио, и душа его разрывалась от раздирающих ее противоречивых чувств. С одной стороны, все, что делает очень информированное правительство страны, наверное, правильно. Но с другой стороны, он не мог принять этот кровавый сценарий. Почему такая агрессивная алчность? Ну присоединили судетских немцев, Австрию и Чехословакию. Это все было без крови. Почему не остановиться на этом? Что Германии еще надо? Мы стали сильными, и наша армия может теперь защитить Германию от агрессии любой страны, даже Англии. И его истребители внесли в укрепление обороны Германии немалый вклад. И разрабатываемый им дальний бомбардировщик призван служить гарантией того, чтобы ни у

кого не возникло желание напасть на его Германию.

Когда перед его взором вставала картина красивого аэродрома в предместье Варшавы, где только пять лет тому назад поляки радушно принимали иностранных гостей на авиационных соревнованиях «Международный туризм – 1934», в том числе немцев и итальянцев, и его команду со 108-ми, и где теперь рвутся немецкие бомбы, убивая поляков и разрушая красоту, созданную ими, он не находил себе места.

Теперь из Министерства авиации каждый день он слышал «давай быстрее» и «давай больше». Уже и так больше года, как все авиационные заводы переведены на 10-часовой рабочий день. Его серийные заводы в Аугсбурге и Регенсбурге, как и заводы других фирм, выпускающих его самолеты, работают на полную мощность. Регенсбург гонит 109-е, а Аугсбург – 110-е и выпустит их за этот год не менее пятисот. Теперь 110-е строят по лицензии на заводе «Фокке-Вульф» в Бремене и на Вагоностроительном заводе в Гота.

Его Конструкторское бюро работает очень напряженно сразу над несколькими темами. Новый двухмоторный истребитель-бомбардировщик должен со временем заменить 110-й и летать на дальность в 2000 км. Завтра должен состояться его первый вылет. Как он еще поведет себя в воздухе, но лучше надеяться на хорошее. А суперскоростной двухмоторный реактивный истребитель – проект Р-1065 – перевернет само понятие воздушного боя. В январе Удет прислал тактико-технические требования министерства на однодвигательный реактивный истребитель, а Хейнкель уже пять дней назад поднял в воздух свой первый реактивный Не-178 с двигателем инженера Ганса фон Охайна.

Но и он, Мессершмитт, не дремлет. В январе доктор Александр Липпиш с командой из 12 своих сотрудников перешел к нему из Германского исследовательского института планеризма для работы над новым вариантом бесхвостого ракетного истребителя-перехватчика. Для него в Аугсбурге образовано отдельное Конструкторское бюро – «Секция L».

Конечно, теперь во всех развитых странах взлетают опытные истребители по такой же схеме, что и его 109-й, и они скоро станут серьезными конкурентами. Почти год назад в США взлетел первый «Кертис» XP-40, в январе этого года – опытный «Локхид» XP-38 «Лайтнинг», через две недели – «Грумман» XF4F-3.

Операция «Вайс» проходила успешно. Гитлер писал Муссолини 3 сентября: «В течение последних двух дней германские войска чрезвычайно быстро продвигаются в Польше. Было бы невозможно свести на нет путем дипломатических

интриг те жертвы, которые принесены… В настоящее время превосходство германских Вооруженных сил в Польше является таким огромным во всех областях, что польская армия будет разбита в скором времени».

А на Западном фронте 8 сентября 1939 года французы на американских истребителях «Хок»-75 сбили первые два Bf-109D. Позже 109-е сбили пять из двенадцати английских бомбардировщиков Hampden, пытавшихся бомбить намецкие корабли.

Оба воздушных флота Люфтваффе, покончив с польской авиацией и установив свое безраздельное господство в воздухе, переключились на непосредственную поддержку наступающих армий. Здесь особенно отличились своими сиренами и точным бомбометанием с пикирования «Штуки» Ju-87. Их пилоты в 80 % укладывали бомбы не дальше 20 м от цели. Когда многие польские офицеры и чиновники, спасаясь от немцев, кинулись на восток, они попали в руки надвигающейся Красной Армии и были переданы в НКВД.

К исходу месяца боев немецкие солдаты добрались до пригородов Варшавы. Тогда Гитлер приказал Люфтваффе сровнять город с землей. Сменяя друг друга, «Хейнкели» и «Дорнье» выгружались над столицей, разрушая исторические здания и убивая жителей.

К 6 октября организованное сопротивление прекратилось, и операция «Вайс» была завершена. Члены правительства Польши, как и многие уцелевшие летчики, перелетели в Румынию, которая еще сохраняла нейтралитет. Оттуда они перебрались в Англию. Через год в ее небе немецкие пилоты встретят очень опытных и опасных «англичан» на «Спитфайрах». Это будут поляки.

Итоги операции «Вайс» обескуражили командование Люфтваффе. За месяц было потеряно 30 % парка самолетов, в основном за счет аварий и катастроф. В это время бомбардировщики Германии имели запас бомб всего на пять дней. Военная машина Гитлера на востоке сильно ослабла. На западе оставалось незначительное прикрытие границы. Но «гуманные» правительства Франции и Англии, располагавшие мощной армией, боевой авиацией и лучшим в мире флотом, не воспользовались этим уникальным шансом – задавить в зародыше родившегося монстра. Более ста свежих дивизий французов и англичан бездействовали и ждали, пока вновь окрепший исполин обрушит на них свою дубину.

Польский поход еще не закончился, а Гитлер 27 сентября уже объявил трем командующим родов войск о вторжении во

Францию, как только это будет возможно. Через месяц Гитлер установил день нападения на Францию – 12 ноября. Для Люфтваффе он выделил пять дней хорошей погоды для уничтожения ВВС Франции. Время работало не на Германию. Разведка доносила о 1780 бомбардировщиках и 1800 истребителях, которыми будут обладать объединенные ВВС Франции и Англии к 1 января 1940 года. Начальник Генерального штаба авиации Ешоннек настоял на захвате Нидерландов и Бельгии для получения аэродромов, с которых можно будет атаковать Англию и защищать Германию. Гитлер перенес день начала захвата Франции на 17 января, затем до весны.

Будни военного времени

В стране и за ее пределами происходили знаменательные события. Хейнкель строил четырехмоторный He-177, заказ на который он получил еще в середине 1938 года. Переделанный под пикирующий бомбардировщик «Юнкерс» Ju-88 удвоил свой первоначальный взлетный вес, но успешно прошел летные испытания у военных в Рехлине и запущен в крупносерийное производство.

Очень волнительное для Вилли чрезвычайное происшествие произошло на летной станции его завода в Аугсбурге. Бывший пилот Франц Еттил угнал проходивший испытания двухмоторный Bf-110C. Франц был другом начальника станции Штора, который только что приземлился на этой машине после испытательного полета и спокойно отдал ее в руки Франца для подготовки к завтрашнему дню. Когда все разъехались, Франц взлетел и перегнал машину на небольшой аэродром. Там его спокойно дозаправили, и там же он взял на борт своего брата Иохана. После этого тяжелый истребитель взлетел и скрылся в западном направлении.

В тот же день обломки самолета нашли во Франции у городка Левье близ западной границы Швейцарии. Оба брата погибли. Причина, побудившая двух немцев на такой отчаянный поступок, так и осталась неизвестной. Но французы в любом случае получили возможность исследовать обломки новейшего немецкого истребителя, изучить его моторы DB-601, оборудование и вооружение.

После победы над Францией представители Министерства авиации Германии найдут технические отчеты об исследованиях двигателей рухнувшего истребителя у французов в сейфе.

Вилли Мессершмитт стал очень богатым человеком,

настолько, что мог выкупить у государства все акции компании Messerschmitt AG, и она снова стала частной. В ноябре 1939 года совет директоров компании принял решение выплатить Мессершмитту единовременно 6 млн рейхсмарок за использование его патентов. Прибыль компании за год составила более 78 млн рейхсмарок.

«Странная война» на Западе иногда проявлялась. За два дня декабря из 34 английских бомбардировщиков Wellington, пытавшихся атаковать корабли в порту Германии, истребителями Bf-109 и Bf-110 сбита почти половина. Такие потери заставили англичан отказаться от дневных налетов и перейти к ночным. В отсутствие активных боевых действий на Западном фронте 109 кажутся равными по характеристикам с французскими «Хоками» и «Моранами», а также с расположенными там английскими «Харрикейнами».

«Дружба» Гитлера со Сталиным обернулась радушным приемом советских авиаконструкторов в ноябре 1939 года. Александру Яковлеву и Николаю Поликарпову за месяц с небольшим показали все. Начали с заводов самолетостроительных компаний: «Хейнкель» – в Ростоке, «Юнкерс» – в Дессау, «Арадо» – в Бранденбурге, «Мессершмитт» – в Аугсбурге и в Регенсбурге, «Фокке-Вульф» – в Бремене, «Дорнье» – в Фридрихсгафене, «Блюм» и «Фосс» – в Гамбурге. Затем показали моторостроительные заводы, предприятия, производящие воздушные винты, радиаторы, подшипники, радио и приборное оборудование самолетов и даже заводы «Маузер», поставляющие авиационные пушки и пулеметы. Советским авиационным специалистам впервые показали подземные заводы.

Их пригласили в святая святых немецкой авиационной науки, аналог советского ЦАГИ, – Научно-исследовательский авиационный институт в Геттингене, где уже трудилось больше двух тысяч сотрудников и помимо обычных горизонтальных работала и вертикальная аэродинамическая труба с диаметром рабочей части 4 метра для испытаний в свободном полете перед кинокамерами моделей самолетов.

И, наконец, Испытательный центр Люфтваффе в Рехлине, где на их глазах взлетали и садились самые последние опытные и серийные боевые машины. А летчикам-испытателям, входившим в состав советской авиационной делегации, предоставили возможность самим полетать на некоторых из них. Теперь, по разумению Геринга, у Германии и СССР был общий враг, поэтому Геринг иногда лично сопровождал русских в поездках. В основном роли гостеприимных хозяев исполняли генералы – Удет

или Лахт.

Но было и табу – опытные истребители «Фокке-Вульф» Fw-190 V-1 и V-2, а также ракетные и реактивные прототипы истребителей.

Поликарпов и Яковлев дали профессиональные оценки методов работы и состояния немецкой авиапромышленности. В конце декабря 1939 года на закрытых совещаниях в Москве они выступили с отчетами. Их слушали Архангельский, Сухой, Ильюшин, Микоян и другие.

Беспартийный Поликарпов не был связан политическими путами и прямо заявил, что «германское самолетостроение шагнуло весьма далеко и вышло на первое место в мировой авиационной промышленности». И далее разложил все по полочкам.

Конструктор Яковлев построил свой отчет перед коллегами на контрастах «как у них» и «как у нас», и эту информацию многие главные конструкторы потом пытались реализовать у себя.

Итоговый документ о состоянии германской авиапромышленности содержал ряд рекомендаций совещания правительству СССР. Признание того факта, что в конце 1939 года суточный выпуск боевых самолетов в Германии втрое превосходил их производство в СССР, послужило поводом для пересмотра планов производства существующих авиационных и моторных заводов.

Одна из рекомендаций совещания авиационной элиты страны гласила:

> «Для привития технической культуры громадному количеству людей, работающих в авиации, организовать в больших городах – Москве, Ленинграде, Харькове и т. д. – на крупных самолетных и моторных заводах большие технические авиационные музеи».

Через три месяца первая партия новейших боевых самолетов, проданная союзной Германией за 1,123 млн рейхсмарок, прилетела в Москву. Пять Bf-109E, пять Bf-110C и два Bf-108B стали наглядными пособиями, с помощью которых Вилли Мессершмитт стал обучать как советских конструкторов, так и военных летчиков. Но в Аугсбурге все очень сожалели, что должны отдавать в СССР свои 110-е, которыми они очень гордились.

Первый опытный истребитель И-26 Александра Яковлева, положивший начало многим его модификациям, взлетел 13

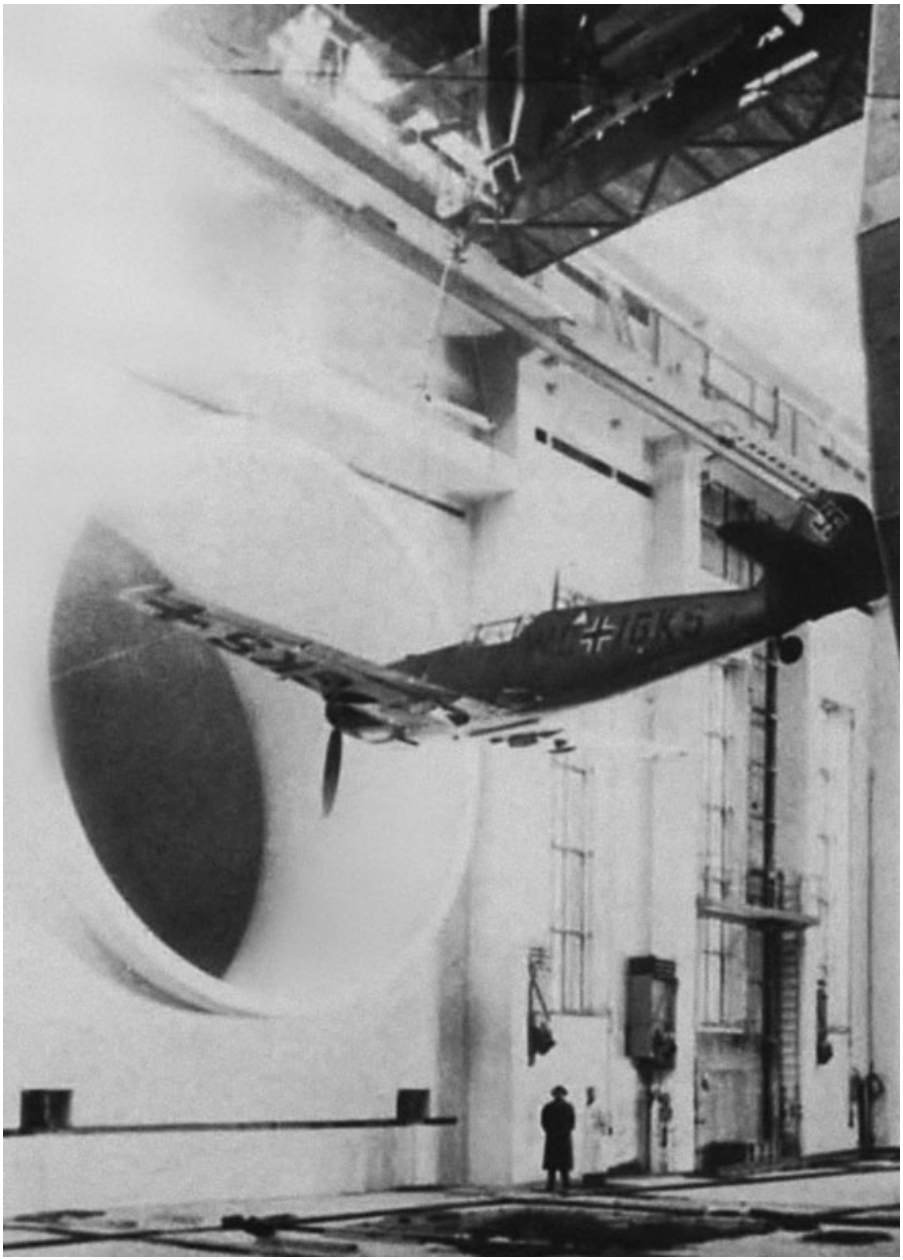
января 1940 года. «Яки» через несколько лет станут строиться в больших количествах на нескольких авиационных заводах, и всего их будет выпущего более 37 тысяч.

В этом же январе 1940 года в Берлине, на третьем этаже здания Министерства авиации, проходило совещание инженеров высшего ранга всех самолетостроительных компаний, и было объявлено о дефиците алюминия и необходимости перехода на сталь и магний. А через две недели Геринг объявляет, что Германия закончит воевать в 1941 году. И все проекты Министерства авиации, которые могут быть приняты на вооружение после окончания войны, должны быть немедленно остановлены. Удет сразу прекращает финансирование и замораживает разработку реактивного двигателя ЮМО-004 и проекта реактивного истребителя «Мессершмитта» Ме-262, а также зенитные ракеты.

В Берлине на общем собрании членов «Общества Лилиенталя» по задачам развития исследований в аэродинамических трубах главным докладчиком выступил профессор Бетц. Вилли подготовил содоклад со слайдами и не побоялся сравнить аэродинамические трубы Германии с аналогами в США и России, подчеркнув, что пользуется надежными источниками:

«Уже сегодня за рубежом резкое увеличение мощности и количества аэродинамических труб считается необходимым для разработки новых самолетов.

В области гигантских натурных аэродинамических труб с малой скоростью немецкие инженеры, как и французские, а позднее и русские, сознательно не стремились копировать американские конструкции. В трубе такого рода в Брауншвейге сейчас целиком подвешен и продувается истребитель Bf-109E. Большая американская труба в «Райт Филд» имеет мощность вентилятора 40 тыс. л.с., скорость 540 км/ч и рабочее сечение диаметром 6 м. Она введена в строй в этом году и будет важнейшим инструментом американской авиаиндустрии, особенно для испытаний силовых установок. Немецкие конструкторы, несомненно, полностью подтвердят полезность трубы такого типа. Я действительно верю, что если исключить затраты на строительство и эксплуатацию, то каждая самолетостроительная и моторостроительная компания захочет иметь такую трубу у себя.



«Эмиль» продувается целиком.

Следующая группа аэродинамических труб, представляющая особый интерес, – высокоскоростные. Здесь в последние два-три года лидируют Соединенные Штаты, которые на сегодняшний день добились значимых результатов в скорости самолетов. В прошлом году в США утверждены еще два проекта скоростных труб для расширения нового центра НАКА в Калифорнии. Нет сомнения, что они будут введены в строй значительно быстрее,

чем это возможно в Германии из-за слишком долгого изготовления моторов, вентиляторов и т. п. Строительство высокоскоростной трубы ведется в Японии со сроком ее ввода в эксплуатацию в 1942–1943 годах. В Советском Союзе скоростную трубу начали сооружать в 1937 году. Она уже в экспуатации или по крайней мере начнет работать в самом коротком будущем. Ее мощность вдвое больше самой большой сверхзвуковой трубы Германии в Брауншвейге, которая спроектирована в 1936–1937 годах и начнет работать за «умеренную» стоимость в следующем году. Американские сверхзвуковые трубы в три-четыре раза мощнее и обеспечивают продувку моделей таких размеров, которые соответствуют разработкам следующих нескольких лет. Три немецкие сверхзвуковые трубы в Адлерхофе и Брауншвейге, заложенные четыре года тому назад, до сих пор не работают. Если даже сегодня мы немедленно начнем строить большую сверхзвуковую трубу, как у американцев, она не будет готова раньше 1944 года. Помимо строительства совершенных труб, очень важно также отобрать и подготовить инженеров и испытателей для работы на них.

Учитывая ситуацию в Германии, нам необходимо максимально внимательно следить за продолжающимися разработками за границей».

Через два дня Вилли отправляет на продувки в Геттинген модели стреловидных крыльев для своих будущих проектов и в обеденный перерыв по трансляции завода в Аугсбурге после концерта хора Люфтваффе выступает с зажигательной патриотической речью.

Война на Западе

Утром 9 апреля 1940 года Вилли Мессершмитт включил радио и узнал потрясающую новость – Гитлер начал захват маленькой нейтральной Дании. Боевые корабли, защищавшие порты Дании, не смогли воспрепятствовать немецким десантным судам с пехотой войти в порт Копенгагена. В форте Меднесо и аэропорте Айлборга, на севере страны, высадился воздушный десант. Правительство Дании распорядилось прекратить огонь. Вилли знал, что это только начало. Просто маленькая Дания лежала на пути к Норвегии, откуда шла шведская железная руда, которая была сейчас так нужна промышленности Германии.

Каждый раз, когда Гитлер совершал очередной шаг агрессии, Вилли искренне верил, что он вынужден был это сделать, просто у Германии не было другого выбора. Вот и сейчас англичане и французы, воспользовавшись войной между СССР и Финляндией,

приготовились захватить норвежский заполярный порт Нарвик и перекрыть поток железной руды из Швеции в Германию. Поэтому Гитлеру ничего не оставалось, как опередить врагов Германии.

Операция, разработанная Генеральными штабами родов войск и увязанная окончательно Объединенным командованием вермахта, была проведена как по нотам. Накануне у берегов Норвегии разыгрались морские сражения. Севернее Нарвика немецкие эсминцы потопили два английских. На траверсе Тронхейма тяжелый немецкий крейсер «Хиппер» потопил английский эсминец «Гловорм». Пока захватывали Данию, эскадры транспортных «Юнкерсов» под воздушным прикрытием тяжелых «мессеров» выбросили воздушные десанты, которые захватили аэродромы Осло и Ставангера для приема самолетов с людьми и техникой. Одновременно морские десанты захватили прибрежные города от Крисиансанда на юге до Нарвика на севере. Большая дальность полета Bf-110C позволила им контролировать все воздушное пространство над Норвегией, и они быстро справились с норвежскими истребителями – бипланами Глостер «Гладиатор», которых было немного. Одномоторные истребители Мессершмитта в пределах их дальности полета концентрировались для обеспечения господства в воздухе над главными целями Вермахта. Правда, норвежцы сопротивлялись, англичане и французы им помогали, и немцы несли потери на суше и на море. Тяжелый крейсер «Блюхер» был торпедирован, лишился хода у фиорда Осло и затем потоплен береговой артиллерией форта Оскарборг. Крейсер «Карлсруэ» был торпедирован и затонул у южной оконечности норвежского берега.

Правительство Норвегии бежало из столицы в глубь страны. Сопротивление продолжалось в надежде на помощь англичан и французов. Английские экспедиционные силы высадились южнее порта Трондхейм и в Нарвике, наращивая мощность ударов. Немцы оказались в критическом положении, зажатые между англичанами со стороны моря и норвежцами со стороны гор. Это уже не была «странная война». В этот решающий момент немецкая авиация спасла свои войска от разгрома, прикрыв их с воздуха и непрерывно атакуя наступающих англичан.

Отбить Трондхейм у немцев англичане не смогли и ушли. В последующие дни английские самолеты с авианосца потопили легкий крейсер «Кенигсберг», а в районе Нарвика за четыре дня англичане потопили десять немецких эсминцев. Они получили подкрепления и продолжали удерживать Нарвик. Но после вторжения немецких войск в Бельгию, Голландию и Люксембург англичане совсем ушли из Норвегии. С ними отправились в

изгнание правительство Норвегии и король.

Через месяц два линейных крейсера – «Гнейсенау» и «Шарнхорст» – подловили в Норвежском море и потопили английский авианосец «Глориоус» с командой в 1,5 тыс. человек. И еще англичане потеряли в Норвегии 2,5 тыс. человек. Норвежцы всего потеряли 1800, французы – 500. Немцы потеряли больше всех – 5,5 тыс. человек и 260 самолетов.

В Норвегии отличился Мильх. Он руководил операцией Люфтваффе, сам летал над театром военных действий на разведчике «Дорнье-27» и получил из рук Гитлера Рыцарский крест. Глава государства сравнил характер Мильха со своим, отметив его упорство в достижении цели.

Вилли Мессершмитт не знал, что по разработанному генералом Манштейном плану «Удар серпа» немецкой армии предстояло совершить чудо – разгромить группировку войск западных стран во Франции, которая по своей военной мощи не уступала наступающему Вермахту.

После мобилизации в сентябре 1939 года французская армия насчитывала три миллиона в 94 дивизиях. Триста тысяч англичан прибыли на французский фронт в составе 12 дивизий, как экспедиционные силы. Бельгия имела 22 дивизии. Западные союзники располагали тремя тысячами танков, на полтысячи больше, чем было у немцев. Но почти все они были рассредоточены по общевойсковым дивизиям, и было только несколько танковых. А немцы все свои гусеничные машины сосредоточили в 10 танковых дивизиях. Под командой Геринга уже было около 4000 разных самолетов. Из них почти полторы тысячи бомбардировщиков и штурмовиков, около 250 двухмоторных и более 1000 одномоторных истребителей. Союзники собрали во Франции 2000 боевых самолетов, из которых 1150 были истребители.

Вилли очень хорошо знал в мельчайших деталях конструкции французских и американских самолетов, против которых предстоит воевать его истребителям. Новейший истребитель Эмиля Девуатина из Тулузы D.520 был, без сомнения, лучшим французским истребителем. Он был очень похож на «Эмиля», но уступал ему в скорости из-за менее мощного мотора. Крупносерийное производство D.520 французы развернуть не успели, и пока, по данным разведки, у них на этих машинах летает только один полк. Основным же французским истребителем был «Моран-Солнье» MS. 406. Он тоже принадлежал к истребителям «новой волны», но обладал еще меньшей скоростью, чем «девуатин».

Изобретенная немецким военным гением тактика «блицкрига» уже была отработана. Утром 10 мая волна за волной бомбардировщики, сопровождаемые истребителями, нанесли удары по семидесяти аэродромам, повредив на них множество самолетов. Воздушные десанты захватили ключевые мосты в Нидерландах и опорные пункты в Роттердаме. На крышу подземной бельгийской крепости Эбен-Эмаэль бесшумно приземлились десантные планеры. Крепость была захвачена.

Завоевав господство в воздухе, истребители Мессершмитта приступили к расчистке пути колоннам танков и пехоты. Отработанная технология перелета полков с одного захваченного аэродрома на следующий позволила самолетам не отставать от быстро двигающихся войск.

Руководство операцией было организовано на высшем уровне. Ставка Гитлера и Геринга была заранее построена у входа в туннель с железнодорожным полотном вблизи французской границы. Утром и вечером Геринг проводил оперативные совещания, главным докладчиком на которых был Мильх. После утреннего совещания он взлетал на своем «Дорнье» или «Шторхе» и каждый день облетал линию фронта, наблюдая значимые сражения, продвижение войск и эффективность авиаударов его полков. На вечерней оперативке он обо всем докладывал Герингу, и эти доклады были более точными и своевременными, чем обычные доклады разведки. Затем Геринг отправлялся с докладом к Гитлеру.

План всей операции, придуманный Майнштейном, был с сюрпризом. Конечно, союзники были уверены в том, что немцы не полезут на линию Мажино, а обойдут ее по северному побережью Бельгии и Франции. Группа армий «В» из 29 дивизий, движущаяся по территории Нидерландов и Бельгии под командованием генерала Федора фон Бока, и должна была укрепить эту уверенность противника. На эту северную часть линии своей обороны союзники стянули значительное количество дивизий, и фон Бок должен был связать их боем. А главный удар наносила группа армий «А» из 44 дивизий значительно южнее, но западнее линии Мажино. Она была под командованием генерала Герда фон Рундштедта. Группа армий «С» из 17 дивизий генерала фон Лееба держала французские дивизии на линии Мажино.

Сюрприз плана состоял в концентрации танковых дивизий и их прорыве через поросшие лесом Арденны на Седан. Последующее быстрое продвижение танковых соединений на юг и запад без серьезного сопротивления и под прикрытием истребителей привело к образованию двух «котлов» окруженных войск союзников. Один на севере Франции и Бельгии и другой

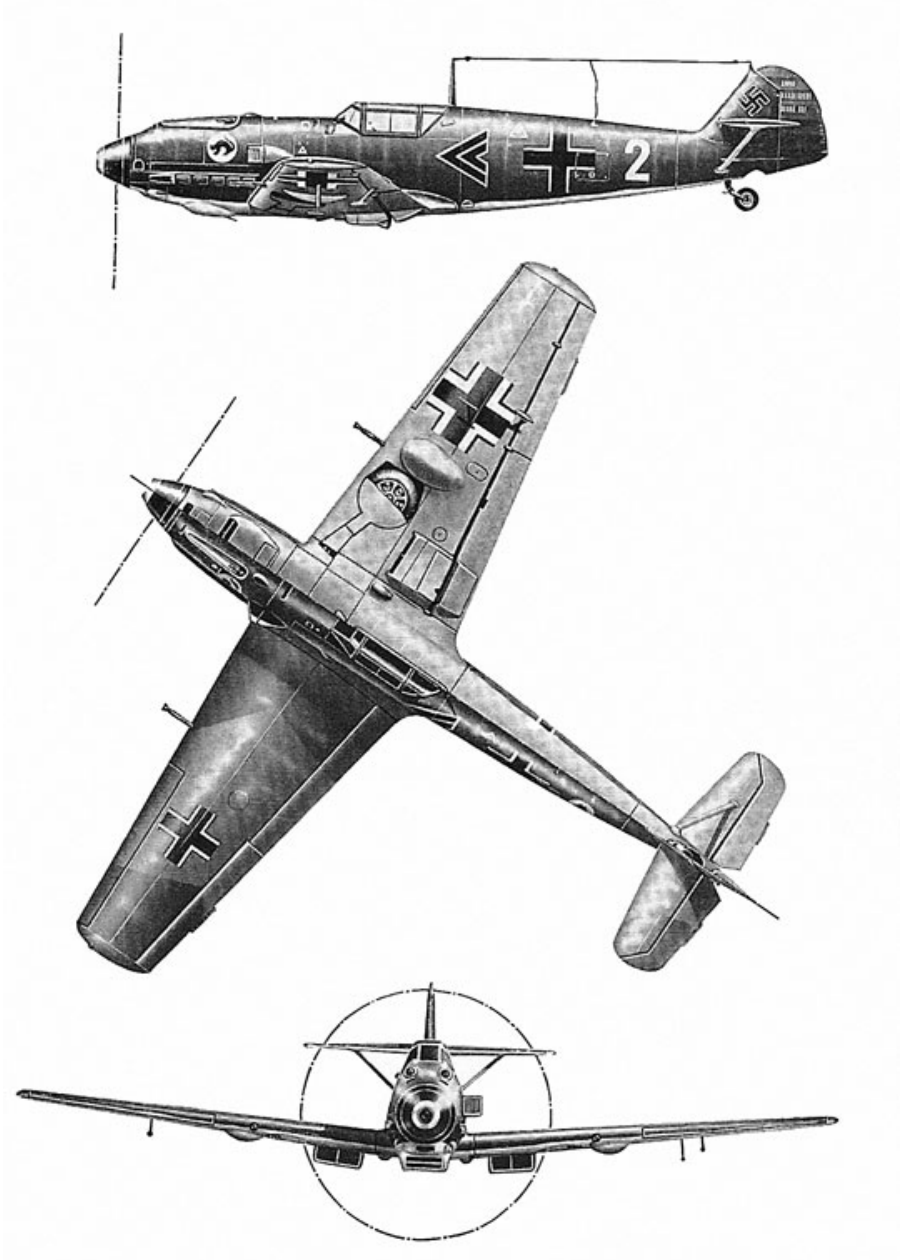
внутри линии Можино. Танки генерала Гудериана проскочили 330 километров за десять дней, а танковый корпус генерала Клейста, продвигаясь на юг вдоль побережья Бискайского залива, достиг испанской границы. Через две недели после эвакуации англичан из Дюнкерка и капитуляции Бельгии немцы вошли в Париж. Только в воздушных боях Геринг потерял 543 самолета. Франция была завоевана.

Через месяц Вилли Мессершмитта пригласили принять участие в качестве эксперта трофейной комиссии в поездке по авиационным заводам Бельгии и Франции для отбора оборудования и станков, которые можно использовать в Германии. В знаменитой аэродинамической трубе Франции в Chalais-Meudon будет целиком продут новый истребитель Мессершмитта Bf-109 F.

В этот солнечный день 19 июля 1940 года рейхстаг был украшен по полной программе и гудел от представителей высшего света Рейха – проводилось очередное празднование победы над Францией. Особенно выделялся наряженный генералитет. После пламенной речи Гитлер объявил о присвоении Герингу высшего воинского звания – рейхсмаршала, а Мильху в числе других – фельдмаршала.

Фиаско над Англией

Теперь уже Вилли точно знал, что основными противниками в воздушных боях с его истребителями будут английские «Харрикейн» и новый «Спитфайр». Основной истребитель Королевских ВВС – «Харрикейн» – уступал его «Эмилю» по скорости и скороподъемности. Улучшенный «Спитфайр» имел максимальную скорость чуть меньше, чем у «Эмиля», но заметно превосходил его в маневренности. Вооружение английских истребителей было слабее. Двигатели компании «Даймлер-Бенц» с непосредственным впрыском не теряли мощности при отрицательных перегрузках, как это было у английских карбюраторных «Мерлинов». Поэтому английские летчики, когда им садились на хвост, начинали крутить вправо-влево, не давая прицелиться. А немецкие пилоты в таких ситуациях просто пикировали вниз на полных оборотах мотора.



«Эмиль» воевал уже год и военные требовали модификации.

Недавно Геринг вернулся из инспекционной поездки по полкам на французском берегу пролива. В присутствии Мессершмитта он рассказал о встрече с двумя командирами истребительных полков – Адольфом Голландом и Вернером Мельдерсом. «На свой вопрос: «Какой истребитель вы хотели бы иметь?» я получил ответ Голланда: «Спитфайр». Ответ Мельдерса

был: «Bf-109 с более мощным мотором», – подытожил улыбающийся рейхсмаршал и внимательно посмотрел на Вилли.

Прошедшие войны в Польше, Дании и Норвегии, Бельгии и Франции убедили Вилли не жалеть веса на бронирование. Он внимательно анализировал боевые донесения и прилагаемые к ним фотографии боевых повреждений. Пришел к решению о необходимости установки бронезаголовника в кабине пилота и броневой защиты топливных баков.

Пришлось начать поставку истребителей Bf-109E без центральной пушки калибра 20 мм, которая заклинивала, перегревалась и создавала сильные вибрации. Но вооруженцы на стендах при постоянном контроле шефа продолжали отрабатывать схемы охлаждения и подвеску этой пушки. Вилли находился в тесном контакте с конструкторами компании «Маузер», которые обещали интересную замену.

Когда было решено использовать 109-й как истребитель-бомбардировщик, Вилли дал поручение Проектбюро и сам консультировал разработку бомбодержателя, который легко устанавливался на стоянке вместо пилона подвесного бака. Несколько доработанных истребителей начали летные испытания в специальной эскадрилье. Пилот имел простой электровыключатель для сброса бомбы. Не имея времени на тренировки, эскадрилья начала отработку пикирования и сброса бомб на корабли англичан в канале. Результат был выше ожидаемого. На сборочной линии стали собирать Bf-109E-4/B с бомбодержателем под фюзеляжем для одной 250-кг бомбы или для четырех 50-кг бомб.

Первый истребитель-бомбардировщик Bf-109E-4/B.

Мессершмитт получил контракт министерства на разработку модификации «Эмиля» для эксплуатации в пустыне Северной Африки. Разработанные варианты включали установку

противопесочного фильтра на воздухозаборник нагнетателя мотора и комплект выживания в пустыне: легкий карабин, ракетницу, запас воды и питания.

Жизнь удалась! Он стал всемирно известным и выдающимся авиаконструктором. Его компания – надежда и главный поставщик воздушного оружия новой Германии. Штаб компании – совет директоров – его верные друзья и единомышленники. Его гордость – новый завод в Регенсбурге, где заправляет Тео Кронейс. Вилли перевел в Регенсбург из Аугсбурга все производство 109-х и их лицензионное сопровождение. Тео Кронейс молодец, все организовал на высшем уровне. Теперь у него почти пять тысяч работников и треть из них – женщины.

Был повод устроить заседание совета диреторов на заводе в Регенсбурге. По 109-му накопилось много нареканий из воинских частей по его надежности. Добирались кто как мог. Вилли прилетел на своем 108-м, захватив с собой Лилли Стромейер. Настроение у всех было прекрасное. Докладывал директор производства Хензен. Самой большой неприятностью 109-го являются слишком частые поломки шасси. Служба «Безопасность полетов» подвела итог за прошлый год: 240 машин поломали шасси в основном из-за закручивания самолета на разбеге и пробеге.

Вилли тут же записал поручение Проектбюро проработать конструкцию механизма блокировки хвостовой опоры на разбеге и пробеге. Внедрение блокировки действительно решило эту проблему.

По многим признакам Вилли Мессершмитт чувствовал приближение серьезной войны с Англией. Учитывая наличие пролива, который сам по себе являлся очень серьезным препятствием, системы обороны высокого английского побережья, сильного флота и воздушного прикрытия, Гитлер пока на форсирование пролива не решался. Самым безопасным был план Геринга, обещавшего бомбежками добиться резкого снижения оборонительного потенциала Англии. И тогда вторжение.

Сейчас уже Вилли не помнил, кто ему подкинул идею большого десантного планера для Англии. Но на встрече с Гитлером, когда зашел разговор о трудностях захвата плацдармов на английском побережье в начале вторжения, Вилли вдруг вспомнил о тяжелом десантном планере.

Еще три года назад Люфтваффе заказали боевую версию грузового планера, разработанного в Германском планерном институте. Планер DFS-230 грузоподъемностью больше тонны поднимал пилота и девять солдат и буксировался трехмоторным

«Юнкерсом». Эти десантные планеры продемонстрировали свою боевую эффективность в первые часы захвата Бельгии. Тогда сорок планеров с десантом приземлились в крепости Эбан Эмил.

Теперь облик гигантского грузового планера, который бесшумно приземляется на ровном английском поле с легким танком, пушкой и солдатами не давал ему покоя. Он объяснил Вальтеру Ретелю свое видение эксплуатации такой машины, попросил проработать варианты и подготовить черновик предложения. А сам отправился в Дармштадт, где находился планерный институт DFS, и провентилировал свою идею с его директором профессором Георгии. Теперь облик гигантского планера с размахом крыльев более 50 метров, в который заезжал танк весом в 20 тонн, становился реальным.

Началось все 12 августа 1940 года. Вилли узнал, что для операции против Англии выделено 840 бомбардировщиков и столько же истребителей. Англичане располагали таким же количеством истребителей, но производили их в два раза больше. Его Bf-109E концентрировались над проливом, связывали боем английские истребители и открывали путь своим бомбардировщикам. Новостью № 1 для Вилли и командования Люфтваффе было наведение английских истребителей на подлетающие к острову немецкие самолеты с помощью наземных радаров. Из донесений для Вилли стало предельно ясно, что его Bf-110 оказался негодной защитой бомбардировщиков. Через неделю после начала воздушной войны Вилли получил копию приказа Геринга командующим трех воздушных флотов о прекращении дневных атак целей в Англии из-за больших потерь.

Новая модификация мотора с плоскими головками поршней и увеличенной степенью сжатия DB-601N, потребляющая бензин с октановым числом 96, позволила в течение одной минуты на высоте четыре километра развить мощность 1250 л.с. Истребитель Bf-109E-4/N с этим мотором получил и Мельдерс. Его просьба Герингу была выполнена.

Кругом говорят о все новых и новых налетах англичан. Тео Кронейс рассказал, что Гитлер приказал Мильху увеличить производство 500-кг бомб для налетов на английские города. На Лондон приказал пока такие бомбы не сбрасывать. Несмотря на отчаянные воздушные схватки, превосходства достичь не удалось. Англичане еще имеют 420 истребителей. Дата вторжения на остров еще планируется на 21 сентября 1940 года.

Сводки потерь в битве за Англию шокировала Вилли. Только за август – 653 истребителя, почти вдвое больше, чем потеряли

англичане.

Модификация истребителя-разведчика Bf-109E-5 без крыльевых пушек и с фотокамерой в хвостовой части фюзеляжа оказалась очень удачной. Снижение веса за счет крыльевых пушек увеличило скорость разведчика. Он спокойно уходил от английских истребителей. С мотором DB-601N его скорость еще более возросла.

Новая решающая фаза уничтожения военного потенциала Англии началась 5 сентября массированным налетом на лондонские доки. Через два дня 300 бомбардировщиков и удвоенное число истребителей сопровождения совершили налет на нефтехранилища и доки Темзы. Через неделю – новый налет двух воздушных флотов. В небе над Лондоном дрались 300 английских истребителей. За два последних налета Люфтваффе потеряли 100 машин, а защитники своего дома – вполовину меньше.

Вилли проектировал Bf-109 как истребитель-перехватчик, защитник неба Германии. Теперь, когда 109-е частенько перелетали пролив и появлялись над Англией, им уже не хватало бензина. Регулярно просматривая сводки с Западного фронта, Вилли обнаружил сообщение о том, что в последнем налете на Лондон у сопровождавших истребителей Bf-109E не хватило топлива на обратную дорогу и 12 машин были потеряны. Пять из них дотянули до французских песчаных пляжей, остальные сели на воду в проливе. Вилли сразу дал команду в Проектбюро: проработать подвеску под фюзеляж между ногами шасси подвесного топливного бака.

«Спитфайр» действительно имел продолжительность полета большую, чем 109-й. Но Вилли надеялся, что 300-литровый подвесной бак позволит его машине сражаться в небе Англии на равных.

Но Вилли чувствовал, что уничтожить английские истребители и завоевать господство в воздухе над Англией не удается. Они откуда-то доставали новые, находили опытных пилотов и продолжали сбивать немецкие самолеты. Воздушная битва за Англию пошла на убыль. Доработанные Bf-109E-4/B еще будут бомбить Лондон осенью и зимой.

Гитлер допускал вероятность новых конфликтов, но своим командующим заявил 14 сентября: «Мы уже достигли своей цели и не заинтересованы продолжать эту войну». А через десять дней более ста средних английских бомбардировщиков налетели на Берлин. Началась длительная война между английскими бомбами и немецкими бомбоубежищами.

Генерал-полковник Эрнст Удет, просматривая свежую почту в своем роскошном кабинете в здании Министерства авиации в Берлине, обнаружил секретное письмо от Вилли Мессершмитта. Оно состояло из машинописного текста и эскиза, выполненного автором от руки. Удет сразу начал разглядывать эскиз. На нем были нарисованы четыре одинаковых трехмоторных самолетика, тянущих на тросах, соединенных роликами, пятый большой, без моторов. Внизу эскиза был дан вид сбоку этого большого планера с танком внутри. Улыбнувшись, Удет принялся читать текст письма.

В нем Вилли предлагал разработать планер для высадки в тылу вражеской армии тяжелых танков. Танк закрепляется в передней части планера под его центром тяжести жестко с помощью болтов. Его гусеницы снизу закрываются большими деревянными лыжами, на которые планер с танком приземляется. Для взлета нагруженного планера предусматривается сбрасываемая тележка с двумя большими колесами. Основными материалами планера являются сосна, толстая фанера и стальные трубы для сварного каркаса. Только простые деревянные стапели потребуются для сборки планеров, которая займет несколько недель. За несколько месяцев можно построить большое число таких планеров.

Во время ближайшей встречи с Гитлером Удет доложил о предложении Мессершмитта. Идея развертывания в тылу вражеской армии бронированного кулака Гитлеру очень понравилась, и он приказал срочно оформить заказ. Контракты на разработку проекта тяжелого транспортного планера были сразу посланы двум компаниям – «Мессершмитт» и «Юнкерс».

Чтобы как-то реабилитировать себя за проигранную войну с английскими летчиками и поднять собственный престиж, Геринг распорядился организовать в Рехлине большую выставку трофейной авиационной техники Норвегии, Бельгии, Голландии и Франции.

Битва Люфтваффе с противовоздушной обороной Англии фактически закончилась полным фиаско. И впервые Гитлер устроил публичную выволочку Герингу за провал уничтожения авиации Англии.

Последняя встреча с русскими

Утром 12 ноября поезд с советской делегацией во главе с Председателем правительства и комиссаром иностранных дел Молотовым остановился у перрона вокзала Анхальт в Берлине. Вокзал был украшен цветами, но гимн СССР – «Интернационал» –

заменили на приветственный марш. В делегации было два заместителя народного комиссара авиационной промышленности – авиаконструктор Яковлев и двигателист Баландин.

Еще в Москве, перед поездкой, Сталин продиктовал Молотову подробную инструкцию о ведении переговоров с Гитлером и Риббентропом, которую председатель правительства записал на нескольких листах своего блокнота и строго следовал ей в Берлине. У Сталина было две претензии к Гитлеру – Финляндия и Дарданеллы. Молотов приехал добиться по ним положительного решения Гитлера. Аргументация была предельно простой. Мы обеспечивали тебе тыл в войне с Францией и Англией, благодаря чему ты победил, и теперь ты должен позволить нам оккупировать Финляндию, ввести войска в Болгарию и содействовать заключению союза с Турцией для гарантии контроля над проливами Дарданеллы и Босфор.

Если оккупация Финляндии мотивировалась признанием этой страны сферой интересов СССР в прошлогоднем германо-советском пакте, то «ключик» от проливов нужен был Сталину, чтобы воспрепятствовать нападению английского флота. Молотов ничего не добился и через два дня уехал. Гитлер даже не явился на ужин в посольство СССР перед отъездом Молотова. Геринг потом так опишет чувства высших руководителей страны, которым Гитлер поведал о требованиях Сталина: «Мы все попадали с кресел». Через две недели через посла в Москве Шуленбурга Молотов потребовал сдачу в аренду на длительный срок военно-морских баз в проливах Босфор и Дарданеллы.

А Гитлер пользовался советской военно-морской базой Мурманска. После начала Второй мировой войны здесь укрылся от британских ВМС немецкий лайнер «Бремен», а всего в Кольском заливе в разное время спасалось от англичан более 30 германских судов.

Проводка Севморпутем на Дальний Восток немецкого рейдера «Комет» в августе 1940 года также началась из Мурманска. В этом случае СССР не нарушал нейтралитет, ибо рейдер по судовым документам числился торговым судном, а артиллерия была еще перед приходом в Мурманск демонтирована и спрятана в трюмы. Советское правительство получило от Германии за эту операцию под кодовым наименованием «Зеленый случай» 950 тыс. рейхсмарок.

После того как Муссолини неудачно атаковал Грецию и англичане захватили Крит, Сталин боялся атаки их флота через проливы. Визит Молотова открыл Гитлеру край пропасти.

На следующий день после Рождества Гитлер прибыл в Париж.

На встрече с Мильхом без посторонних он впервые высказал свои опасения о нападении России на Германию и намекнул о вынужденной атаке России первым. Вернувшись в Берлин, Гитлер приказал готовиться к Русской кампании и установил предварительную дату – середина мая 1941 года. Эта дата ранее служила ориентиром нападения на Англию.

Когда Мильх узнал о решении Гитлера подготовиться к нападению на СССР, он сказал своему заместителю, что любая война с Россией продлится не менее четырех лет, а это означает и четыре зимы – нужно теплое обмундирование.

Генерал-квартирмейстер фон Шейдел отказался взять на себя ответственность за такой заказ. Тогда Мильх приказал заготовить: дополнительное шерстяное белье, по пять пар шерстяных чулок, большие меховые сапоги и меховые овчиные куртки для персонала Люфтваффе в количестве около миллиона комплектов. Он также приказал подготовить необходимый запас зимнего оборудования для авиаполков.

Теплая одежда производилась армейскими мастерскими, но Генеральный штаб проспал, и когда через полгода начнется война с Россией, только 60 дивизий армии будут обеспечены зимним обмундированием. Зимой 1941 года армия будет нести больше потерь от морозов, чем от огневого воздействия, и Гитлер прикажет Люфтваффе поделиться их теплой одеждой с армией.

Уже 13 января 1941 года в здании Министерства авиации Геринг провел совещание высших офицеров Люфтваффе с одним вопросом в повестке дня – участие в нападении на СССР.

После отъезда Молотова авиаконструктор Яковлев задержался в Германии еще на две недели. На этот раз он посетил авиационный завод Хейнкеля в Ораниенбурге, под Берлином. Ему и сейчас, как и во время его предыдущих двух визитов в Германию, показывали все, о чем он просил. Но с Вилли Мессершмиттом он на этот раз не встречался. И у Вилли не было никакого желания опять возить русских на машинах в Инсбрук.

Вилли был убежден, что русским и так дали слишком много – за прошедший год Германия поставила в СССР новейший крейсер «Лютцов», новые зенитные орудия калибра 105 мм, новейшие самолеты, включая опытный Не-100. Русские даже требовали чертежи всего, что получили. Правда, Германия получала нефть и ряд материалов, но СССР начал усиленно вооружаться и концентрировать войска на недавно оккупированных им территориях. По оценкам разведки, которые присылали Вилли, один завод авиадвигателей в Куйбышеве был больше шести главных немецких. Он слышал от Кронейса, что Геринг слегка возражал Гитлеру, считая нападение на СССР нецелесообразным.

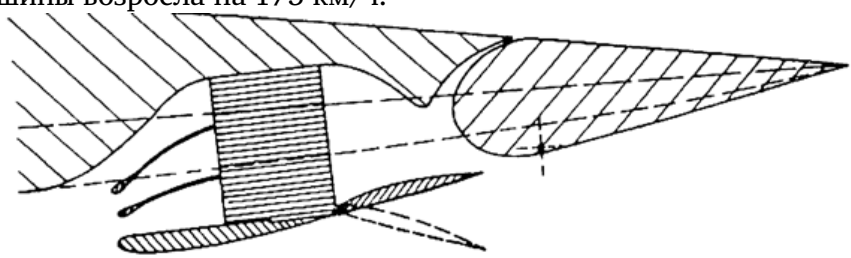
Но это не возымело никакого действия. Отлаженный механизм подготовки к очередной войне был запущен.

Трудный Bf-109F

После первых донесений о появлении в воздухе новой модификации «Спитфайра» Вилли Мессершмитт дал команду своим конструкторам произвести глубокую ревизию 109-го с целью повысить его летно-технические характеристики и боевую эффективность. Он очень хотел, чтобы его истребитель превосходил соперника. Свои идеи Вилли воплотил в нескольких продувочных моделях, чертежи которых выпустило Проектбюро и которые были испытаны в аэродинамических трубах компании и Аэродинамического института в Геттингене.

Продувки показали, что закругленные законцовки крыльев улучшают маневренность. И Вилли отказался от его любимых прямоугольных. Большой кок воздушного винта, плавно переходящий в обводы носовой части фюзеляжа, снизил лобовое сопротивление. Но самое большое достижение им было реализовано в изменении крыльевых радиаторов, поскольку они всегда создавали существенную долю вредного сопротивления самолета. Теперь он их сделал более утопленными в крыло, они стали меньше выступать в поток, а уникальная система каналов и регулируемых створок обеспечила безотрывное обтекание и эффективный отбор тепла.

Наконец, истребитель избавился от подкосов стабилизатора. Вилли решил, что вес, вложенный в стабилизатор с более толстым профилем, с лихвой окупит снижение сопротивления, которое давали подкосы. Подкосы были выгодны, когда они были установлены на первом его истребителе. Но теперь скорость машины возросла на 175 км/ч.



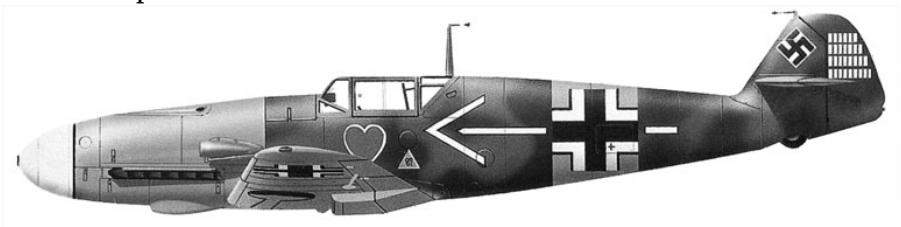
Сечение крыла по радиатору.

Пушки или пулеметы из крыльев были убраны. Вилли получал рапорты пилотов воинских частей, что точность боя крыльевых точек очень низкая. Их ликвидация заметно улучшила маневренность истребителя. Емкость топливного бака увеличили

на 100 литров. Усилили броневую защиту пилота и топливного бака. Вилли решил и хвостовую опору шасси убирать в полете. Он сделал все возможное, чтобы снизить сопротивление самолета. Теперь очередь за компанией «Даймлер-Бенц».

Новому самолету – новый мотор. Последняя модификация DB-601E уже развивала мощность 1350 л.с. Новый воздушный винт с этим мотором будет иметь более широкие лопасти и меньший диаметр. Да, с таким мотором это действительно будет непревзойденный истребитель. Правда, его взлетный вес увеличится на 370 кг и достигнет трех тонн, зато и скорость возрастет до 635 км/ч.

Вилли очень гордился тем, что ему удалась эта разработка. Когда в мае 1940 года начали собирать первые опытные машины, он часто наведывался в цех и любовался возникающим обликом нового истребителя Bf-109F.



Bf-109F «Фридрих» будет таким на Восточном фронте.

Все шло прекрасно, работы было много, его конструкторы разрабатывали сразу несколько проектов. Вот теперь рождается новый 109-й. А сколько еще контрактов на модернизацию предыдущего «Эмиля»? Большой заказ на новый двухмоторный истребитель-бомбардировщик Ме-210, и с ним много работы по доводке. Идет разработка двухмоторного реактивного истребителя Ме-262, и скоро начнут строить его первые три опытных экземпляра. Группа Липпиша продолжает совершенствовать облик его ракетного истребителя-перехватчика Ме-163, и Вилли уделяет этому проекту много внимания. Он также очень увлечен дальним двухмоторным Ме-261, прототип которого уже строится. Сейчас его расчетная дальность 12–14 тыс. км, но Вилли уже знает, как ее увеличить до 20 тыс. км.

Министерство авиации, несмотря на козни претендовавших на этот жирный заказ Юнкерса и Фокке-Вульфа, все-таки выдало ему контракт на три опытных дальних бомбардировщика. Теперь над четырехмоторным Ме-264 работает большая группа конструкторов.

Вилли очень занимает идея десантирования танков, и он обсуждает с Вольдемаром Войтом конструкцию большого планера. Число его конструкторов постоянно увеличивается. Вот

недавно к нему полностью переведено конструкторское бюро самолетостроительной компании Зибель.

Уже летали три опытных и строились десять предсерийных машин Bf-109F-0, когда Вилли узнал, что новый мотор для истребителя не прошел испытаний на ресурс, и взамен он получит старые моторы серии «N» с мощностью на 175 л.с. меньшей, чем он рассчитывал. Это был удар ниже пояса, но Вилли уже много раз получал удары и похуже. Он знал, что все авиаконструкторы в мире переживали аналогичные ситуации – двигатели всегда подводили.

В январе 1941 года началось переоснащение частей новыми истребителями Bf-109F-1. Первым их получил полк полковника Голланда. Уже 1 апреля он на новом истребителе одержит победу над «Спитфайром» у южного побережья Англии. Но англичане через некоторое время тоже получили новый «Спитфайр» Mk.V, который имел почти равные летные характеристики, но стрелял из двух пушек и четырех пулеметов, расположенных в крыльях. А у нового истребителя Мессершмитта по-прежнему была одна пушка и два пулемета, но они все располагались в носовой части фюзеляжа и давали лучшую кучность боя. Вилли не мог налюбоваться своим красавцем истребителем.

И вдруг как гром среди ясного неба – телеграмма главного инженера Люфтваффе генерала Лахта о том, что командующий вторым флотом, дислоцированным на французском побережье вдоль пролива, фельдмаршал Кессельринг отказывается эксплуатировать Bf-109 F из-за непрочности его стабилизатора. И тут же телекс от Удета с перечнем 25 недостатков нового истребителя. Первыми в перечне – отрыв хвостовой части фюзеляжа и разрушение внешнего узла подвески руля высоты.

Это означало потери самолетов, а возможно, и пилотов. Вилли сразу послал своего опытного конструктора в части, где произошли катастрофы и аварии. Выжившие пилоты рассказали, что на определенных оборотах мотора начинались сильные вибрации хвоста и происходило разрушение. Конструктор сначала искал дефекты в узлах мягкой подвески мотора, но потом привез диагноз – резонансные вибрации из-за недостаточной жесткости перехода хвостовой части фюзеляжа в киль. На готовых машинах поверх обшивки устанавливали дополнительные пластины, а на новых в этой зоне устанавливалась обшивка большей толщины.

С остальными недостатками разделаться было проще. Вилли ответил Удету, что если мотор имеет ресурс только 40 часов, а после ремонта недодает высоты или турбонагнетатели приходится часто заменять, то обращайтесь в компанию

«Даймлер-Бенц». Машина прекрасная, и ее некоторые детские болезни будут вылечены, как всегда.

В марте появилась долгожданная пушка MG-151 компании «Маузер» калибра 15 мм. Она по начальной скорости снаряда и пробиваемости брони превосходила старую пушку калибра 20 мм. Весила она 42 кг и под прямым углом с дистанции 300 м пробивала броню толщиной 40 мм. Ее установка в развале цилиндров мотора и была главной изюминкой истребителей новой серии Bf-109 F-2. По признанию бывалых боевых пилотов, лучшего истребителя еще не было.

Полет в Шотландию

Для Вилли Мессершмитта это был шок, и не для него одного. В 10 вечера ему домой позвонил исполняющий обязанности начальника ЛИСа завода Гельмут Кадер и срывающимся голосом доложил, что господин Государственный министр Рудольф Гесс не вернулся, хотя уже прошло четыре часа, как он, как всегда один, вылетел на «своем» Bf-110E. Вилли немедленно примчался из дома в ЛИС. Там оказался адъютант Гесса, который заявил, что его шеф оставил ему конверт и приказал его вскрыть, если он не вернется вовремя. С этими словами Карл Пинш достал и вскрыл конверт. Там были четыре письма: Гитлеру, жене Ильзе, Вилли Мессершмитту и Гельмуту Кадеру. Из писем для Вилли и Гельмута присутствующим стало очевидно, что Гесс возвращаться из этого обычного тренировочного полета не собирался, но куда он улетел, оставалось загадкой. Другие два письма вскрывать не решились.

Из всех самых титулованных нацистских политиков Рудольф Гесс был самым желанным гостем на заводе в Аугсбурге. Он всегда поддерживал и помогал Мессершмитту, еще с 30-х годов покупал его спортивные самолеты и летал на них. Он даже на туристском 108-м умудрялся выполнять комплекс фигур высшего пилотажа, хотя этот самолет и не был предназначен для этого. Его официальные визиты в Аугсбург были праздником для Вилли.

Вилли сопровождает Рудольфа Гесса в Аугсбурге.

Осенью прошлого года визиты Рудольфа Гесса в Аугсбург стали более частыми. Он уже заезжал прямо на ЛИС полюбоваться взлетами и посадками самолетов. Однажды он обратился к начальнику ЛИСа, известному в прошлом пилотажнику Вилли Штору с вопросом:

– Скажи, дружище Вилли, а мог бы я освоить полеты на «Эмиле»? Я хотел бы стать для нашего фюрера также и боевым летчиком.

– Господин Гесс, я не могу взять на себя такую ответственность, – пролепетал Штор, хотя знал пилотажные навыки Гесса.

Рудольф Гесс поначалу не казался расстроенным, когда получил твердый отказ и от Мессершмитта. Но потом выяснилось, что он обращался во время своих посещений к руководителям еще трех компаний, где строились «Эмили» по лицензии, с аналогичной просьбой, но везде получил отказ.

В октябре Рудолф Гесс снова появляется на ЛИСе завода в Аугсбурге и спрашивает Штора, может ли он полететь на двухмоторном истребителе. Услышав об этой просьбе Гесса, Вилли долго не решался, что ответить. Потом сказал Штору, что можно вывезти Гесса на машине с двойным управлением. После нескольких полетов с Вилли Штором он выпустил Гесса в самостоятельный полет в окрестностях Аугсбурга.

Когда Вилли Штор улетел в длительную командировку, роль наставника Гесса перешла к Гельмуту Кадеру. Визиты и полеты Гесса стали более частыми, и он обратился с просьбой выделить для его полетов конкретный самолет из числа принятых и ожидающих перегона в воинские части. Вилли Мессершмитт разрешил. Им оказался бомбардировщик Bf-110E-1/N с заводским номером 3869. Он обладал увеличенной дальностью полета, был оборудован автопилотом и пилонами под каждой консолью крыла для подвески бомб.

Гесс поделился с Вилли Мессершмиттом, что мечтает о длительных полетах на этой прекрасной машине в одиночку, но просит чуть-чуть ее доработать – перенести блок управления радиостанцией и пульт кислородной системы с заднего рабочего места на переднее и изменить управление обогревом кабины. Вилли не мог отказать своему высокому другу.

Когда Гесс увидел в компании «Юнкерс» новые подвесные баки емкостью 900 литров и узнал, что они устанавливаются на Bf-110D, то сразу попросил установить их под крыльями закрепленной за ним машины. И это желание господина государственного министра было выполнено.

В ночь на субботу 21 декабря шел сильный снег. Высота сугробов в Аугсбурге доходила до сорока сантиметров. Когда утром приехал Гесс и объявил, что полетит, пришлось чистить от снега полосу аэродрома. На этот раз машину залили бензином под завязку, помимо внутренних баков еще два подвесных. Гесс сказал, что ему надо проверить калибровку радиостанции. Тяжелая машина разбегалась долго, взлетела в конце полосы. Через три часа он вернулся и красиво сел.

Прошел почти месяц, и Гесс повторил трехчасовой полет. Потом три месяца не появлялся. А перед майскими праздниками позвонил и назначил дальний полет на 30 апреля. Он уже собрался взлетать, когда подъехала машина с его адъютантом и он передал просьбу Гитлера подменить его на церемонии празднования 1 мая на заводе Мессершмитта в Аугсбурге, где Гитлер должен был торжественно объявить о присвоении заводу почетного наименования «Образцового национал-социалистического предприятия». Гесс полет отменил.

Этот день, 10 мая 1941 года, выдался солнечный. ЛИС завода с самого раннего утра гудел. Гоняли моторы на земле, самолеты взлетали и садились. Синоптики обещали чистое небо над всей Северной Германией. Гесс позвонил утром и заказал дальний полет после обеда. Его машину обслуживали лучшие механики, все перепроверяли по нескольку раз. Самолет, который уже давно должны были отправить в воинскую часть, но держали для Гесса, был в идеальном состоянии. Он приехал только в пять вечера, зашел к Гельмуту Кадеру и попросил одолжить ему летный комбинизон. Подходящий размер нашли сразу, и пунктуальный Гесс написал и подписал расписку в получении во временное пользование от Гельмута Кадера нового летного комбинизона. Он взлетел в 6 вечера и… не вернулся.

Это уже потом станет известно, что около 11 часов вечера в полной темноте он выпрыгнет из своего самолета, летящего около города Глазго в Шотландии, раскроет парашют и мягко приземлится на травяном поле. Разбитый самолет найдут утром.

Весь следующий день в Аугсбурге прошел в оцепенении и страхе перед предстоящими жестокими репрессиями. Ночью Вилли не мог уснуть, а утром он был срочно вызван в Мюнхен «на ковер» к Герингу. Он нежно попрощался с Лилли, не надеясь когда-либо вернуться домой. В кабинете Геринга – сразу вопрос в лоб:

– Почему вы допустили маньяка к одному из ваших самолетов?

– Как я мог предположить, что такой высокий пост в Третьем рейхе занимает лунатик? – вопросом на вопрос ответил осмелевший Вилли. – Это вы должны были его уволить, господин рейхсмаршал!

– Вы неисправимы, Мессершмитт! – рассмеялся Геринг. – Возвращайтесь и стройте ваши самолеты. Я обещаю оградить вас от всяких неприятностей. Даже если рейхсфюрер Гиммлер попытается доставить вам огорчение в связи с этим делом.

«Кажется, пронесло», – мелькнуло в голове у Вилли, когда он выходил от Геринга. Генерал-полковник Эрнст Удет улетел с берлинского аэродрома Темпельхоф в Зальцбург на своем таком же Bf-110E. Он был вызван Гитлером для дачи показаний по делу беглого Гесса.

Но Вилли не находил себе места. Его мучила загадка Гесса. Зачем он улетел в Шотландию, явно и целеустремленно подготавливая этот трудный и рискованный полет? Перед глазами возникали живые картины их общения за последние десять лет. Нет, Рудольф Гесс не был маньяком, как назвал его Геринг после случившегося. Гесс не был и лунатиком, как

вынужден был назвать его Вилли в тон Герингу, чтобы оправдаться. Вилли все варил и варил в голове; нет, Гесс был очень умным, волевым и расчетливым человеком. Так что же его заставило несколько месяцев упорно, как важное государственное дело, обустраивать эту политическую акцию?

И тут вдруг на Вилли Мессершмитта нашло озарение – все сложилось в ясную и логичную версию. Его послал Гитлер! Он просто повторил свой позапрошлогодний ход. Тогда, перед нападением на Польшу, ему нужен был тыл, и он послал в Москву Риббентропа с «подарком» в форме половинки Польши и трех прибалтийских республик. Но тогда с Россией он не воевал, и его посол мира прилетел официально. Сейчас та же история, только Германия в состоянии войны с Англией, и посол мира прилетел инкогнито. Сейчас перед нападением на Россию Гитлеру нужен тыл – мирное соглашение с Англией. Наверняка Гесс вез серьезные «подарки» Черчиллю, от которых ему трудно будет отказаться.

Вилли сразу стало легче от твердого осознания, что человек, его друг, которому он столько лет симпатизировал и которого глубоко уважал, просто блестяще выполнил важнейшую дипломатическую миссию.

Потом Вилли узнает, что Черчилль долго беседовал с Гессом, но отказался от «подарков» ради каких-то принципов и надолго посадил парламентера в тюрьму.

Захват Греции и Югославии

К Тройственному пакту, вступить в который Гитлер для отвода глаз уговаривал Молотова, кроме Румынии присоединилась Венгрия, а 1 марта 1941 года и Болгария. Дело оставалось за двумя государствами Балканского полуострова – Грецией и Югославией. Неудачная попытка Муссолини решить вопрос с Грецией привела к тому, что там был высажен небольшой британский экспедиционный корпус. Генеральные штабы родов вооруженных сил под присмотром Кейтеля разработали операцию «Марита» по захвату Греции. С марта 1941 года вдоль греко-болгарской границы стали сосредотачиваться германские войска.

Югославское правительство тайком от народа 25 марта 1941 года присоединилось в Вене к Тройственному пакту. Но как только известие об этом достигло страны, последовал взрыв народного негодования. Новое правительство отказалось ратифицировать пакт, хотя и не аннулировало его.

Операцию «Марита» по захвату Греции срочно расширили и

увязали с задачей захвата Югославии. Цель Гитлер сформулировал на совещании генералитета в имперской канцелярии 27 марта предельно ясно: изгнать Англию с континента и подготовить тылы правого фланга будущего фронта операции «Барбаросса».

В очень короткий срок собрали мощную ударную группировку войск из 46 немецких дивизий и 25 дивизий итальянцев, венгров и болгар. К пятистам самолетам, уже находившимся в этом районе, в считаные дни добавились еще триста, прилетевших из Франции, Сицилии и из Африки.

Германские танковые дивизии прорвали югославские линии 6 апреля и через четыре дня соединились с итальянскими войсками в Албании. Люфтваффе атаковали югославские аэродромы и Белград, где было убито 17 тыс. жителей. Германо-венгерская группировка, вторгшаяся с севера, через неделю заняла Белград. Остатки югославской армии в беспорядке отступили к Сараево и 17 апреля капитулировали. Король Югославии с правительством бежал из страны.

Прорыв германских дивизий на греко-болгарской границе после непродолжительных боев привел к их выходу в тыл основной группировке греческих войск, сражавшихся в Эпире против итальянцев. Они так и не успели отойти и 21 апреля капитулировали. Остатки греческой армии и британский экспедиционный корпус откатывались к портам Пелопоннеса, где поспешно грузились на суда. 27 апреля германские войска вступили в Афины, в ночь на 28 апреля последние греческие и английские солдаты были эвакуированы. Из 53 тыс. человек британского экспедиционного корпуса была вывезена 41 тысяча.

В это время разукрашенный Аугсбург готовился к встрече международного праздника всех трудящихся – 1 мая. В канун праздника одному министру, одному гауляйтеру и Вилли Мессершмитту было присвоено почетное звание «Пионер труда».

На многотысячном митинге в этот праздничный день выступали многие видные деятели Баварии, Люфтваффе и городского совета Аугсбурга. Но главной была пафосная речь Государственного министра Рудольфа Гесса, в конце которой под горячие аплодисменты присутствующих он объявил, что за выдающийся вклад в вооружение Германии авиационный завод компании «Мессершмитт» АГ в Аугсбурге удостоен почетного наименования «Образцовое национал-социалистическое предприятие».

Вилли Мессершмитт стоял на трибуне митинга счастливый. Все, о чем он только мог мечтать, сбывалось. И большинство присутствовавших на митинге также были счастливы и горды

теми трудовыми успехами, которыми они встречали этот Первомай. И в первую очередь это был отлаженный серийный выпуск модернизированного истребителя Bf-109F, которого уже в народе окрестили «Фридрихом», и бомбардировщика Bf-110E.

Только в прошедшем апреле проведены летные испытания целого ряда новых самолетов. Их ракетный истребитель-перехватчик Ме-163 летал без двигателя, как планер на буксире у Bf-110. Когда Удет посмотрел один из таких вывозных полетов, он дал проекту высший приоритет. Летчик-испытатель Фриц Вендель совершил первый вылет на новом реактивном истребителе Ме-262. Пока реактивные двигатели запаздывали, и в его носу стоял один поршневой мотор Юмо-210 G с воздушным винтом, но характеристики управляемости невиданного самолета оказались хорошие. Совершил первый вылет гигантский военно-транспортный самолет Ме-323 с четырьмя моторами. Но их мощности явно не хватало. Немедленно на чертежных досках КБ Мессершмитта начали прорабатывать установку еще двух французских моторов.

Окрыленное успехом в Югославии и Греции Объединенное Командование Вермахта 20 мая провело дерзкую операцию по захвату острова Крит. При этом погибло 4,5 тыс. парашютистов и потеряна половина парка транспортных самолетов Ju-52. Но после ожесточенных боев к 1 июня десантникам удалось захватить остров.

Войну с англичанами Гитлер продолжил в Северной Африке, куда послал германские войска под командованием Роммеля. Вот тут и пригодились истребители Мессершмитта в тропическом варианте с фильтрами от песка на воздухозаборнике мотора. Англичане потерпели серьезное поражение и к 12 апреля, когда прекратилось наступление Роммеля, были далеко отброшены на территорию Египта. Над Суэцким каналом и позициями Англии на Среднем Востоке нависла угроза. Кейтель с Гитлером планировали после разгрома Советского Союза двинуться на Средний Восток через Закавказье, из Ливии через Египет, из Болгарии через Турцию. Затем захватить Гибралтар и провести вторжение на Британские острова.

После двух многочасовых бесед Молотова с Гитлером в середине ноября 1940 года в Германии начинается подготовка войны с Советским Союзом. Предварительные наметки плана «Барбаросса» были проверены во время оперативной игры в Генеральном штабе сухопутных сил в Цоссене. Через месяц после отъезда Молотова была издана директива № 21, в которой Гитлер установил:

«Немецкие вооруженные силы должны быть готовы к тому, чтобы еще до окончания войны с Англией победить путем быстротечной военной операции Советскую Россию… Конечной целью операции является отгородиться от азиатской России по общей линии Архангельск – Волга… Остающаяся у России последняя промышленная область на Урале может быть парализована с помощью авиации».

Для нападения на Советский Союз предназначались 153 немецкие дивизии полного состава. Остальные 56 дивизий, разбросанных на занятых территориях, как правило, не представляли собой полноценных соединений. Союзники Германии – Финляндия, Венгрия, Румыния и Словакия – подготовили войска, эквивалентные 37 дивизиям.

За все время победной войны с сентября 1939 года германские вооруженные силы потеряли убитыми меньше 94 тыс. человек и сейчас находились в зените своего могущества. Германия использовала ресурсы всех оккупированных стран. Станков на заводах было больше, чем в США. Французские автомашины составляли основу транспортных средств 92 немецких дивизий.

Дата нападения на Советский Союз – 22 июня 1941 года – утверждена Гитлером окончательно 30 апреля. Свыше сорока высших генералов Рейха были собраны Гитлером 14 июня в Берлине на совещание перед началом боевых действий на Восточном фронте. Он оправдывал этот шаг, но подчеркнул, что главным врагом по-прежнему остается Англия. Поведение английских солдат показало их слабость. Сопротивление Англии определяется американской помощью, но она не будет эффективной до лета 1942 года. Позиция России всегда была оппортунистической. Даже если с Англией будет мир, размеры армии СССР исключат демобилизацию немецкой армии. Поскольку Сталин сконцентрировал массу войск на границе, есть шанс уничтожить их именно там. Задача Люфтваффе – обеспечить быстрое продвижение немецкой армии. Будут продолжаться операции против Англии и, в частности, на ее путях снабжения.

Геринг собрал своих командующих на следующий день в Каринхалле. Он казался удрученным, и атмосфера совещания была безрадостной.

По многим косвенным признакам Вилли Мессершмитт чувствовал, что готовится драка с русскими. Русских он не любил, вернее, не любил коммунистов. Может, сказалось резко отрицательное впечатление юности, когда в Баварии кипели политические страсти и русские коммунисты, которых прислали

из Москвы установить советскую власть, повели себя нагло и вызвали у него отвращение. У него на заводе в Аугсбурге работало много русских, мужчины и женщины, но никто из них не был коммунистом.

Те русские, которые приезжали в прошлом году покупать самолеты, были неплохие ребята, авиаконструктор Яковлев, например. Они платили хорошие деньги и мило улыбались. Но будь на то его воля, он бы им самолеты не продавал.

Глава 8
Война на два фронта

Все для Восточного фронта

19 июня 1941 года полк JG3 истребителей Bf-109F-2 из Франции, в обстановке строжайшей секретности, перелетел на аэродром Дуб в 8 км от городка Замосць, в 30 км от границы СССР и в 70 км по прямой от Львова. Все командиры полков на аэродромах вдоль всей границы от севера до юга получили конверты с заданием на предстоящий боевой вылет. Конверты нужно было вскрыть по сигналу-паролю «Барбаросса». Все легли отдыхать в палатки, но заснуть никто не мог. Все были возбуждены и напряжены. В 2.30 ночи 22 июня поступил сигнал-пароль. Роберт Оленик открыл свой конверт и обнаружил, что атака СССР начинается прямо сейчас. В 3.30 он взлетел с напарником на разведку аэродромов русских около границы. Пролетая над несколькими из них, он видел приготовленные к взлету дежурные истребители, по два или три на каждом аэродроме. Когда он летел обратно, то заметил, что одна пара рулит на взлет. Тогда он стал кружить и ждать, когда они взлетят. После их взлета он атаковал ведущего, имея превышение по высоте 300 метров, и несколькими очередями сбил И-16 с первой атаки. Это был первый советский самолет, сбитый на Восточном фронте.

Налетам в первые часы подверглись 60 аэродромов и отдельные выбранные города. Истребители Bf-109F-2 обеспечивали не только господство в воздухе, но и уничтожение наземных целей, расчищая путь танкам. Для Восточного фронта было выделено 2770 боевых самолетов. Из них только 90 двухмоторных и 800 одномоторных истребителей Мессершмитта, 775 бомбардировщиков, 310 пикирующих «Штук». Остальные 765 самолетов были разведчиками и патрульными.

Генеральный штаб Люфтваффе во главе с генералом Гансом Ешоннеком подтвердил уже сложившиеся приоритеты:

1. Уничтожение боевой авиации противника и полное господство в воздухе.
2. Поддержка наземных войск

И никаких директив о бомбежке промышленных центров. Ешоннек так глубоко разделял веру Гитлера в молниеносный характер этой войны, что решил: зачем разрушать то, что можно

захватить. Никаких сомнений в победе не было. Уровень боевой эффективности «сталинских соколов» был наглядно продемонстрирован в войне с малочисленными финскими ВВС, когда русские потеряли 900 самолетов.

Больше половины боевых самолетов, которыми располагал Ешоннек на Восточном фронте, он отдал 2-му воздушному флоту. На него возлагалась главная ударная задача в направлении на Минск и Смоленск, а также поддержка группы армий «Центр». Командовал флотом генерал-фельдмаршал Кессельринг.

Вдвое меньше самолетов досталось 4-му воздушному флоту, который только в конце мая был передислоцирован с Балкан и теперь поддерживал группу армий «Юг» с зоной ответственности от Припятских болот до Румынии. Командовал им генерал-полковник Лер.

Чуть больше пятисот самолетов было у 1-го воздушного флота, который базировался в Восточной Пруссии, поддерживал группу армий «Север» и действовал вдоль побережья Балтийского моря в направлении на Ленинград. Командующим был генерал-полковник Келлер.

5-й воздушный корпус из Норвегии поддерживал операции на Крайнем Севере, выделяя для этого 100–150 машин.

Для Восточного фронта шириной полторы тысячи километров предусматривалась проверенная тактика концентрации авиационных соединений на направлениях главных ударов и быстрая их передислокация в зависимости от ситуации.

Вилли Мессершмитт, как и все, слушал радио. Сообщалось, что русские в первый день потеряли 1200 самолетов. Через несколько дней уже сообщали, что доблестные Вооруженные силы Германии уничтожили в воздухе и захватили на аэродромах 4000 русских самолетов.

Танковые клинья успешно продвигаются в глубь советской страны, окружая целые армии. Русские бросают свои старые самолеты на аэродромах и бегут. Стандартный «блицкриг» работает. Люфтваффе организуют тесное взаимодействие с быстро продвигающимися на главных направлениях танковыми дивизиями. Только к середине дня советские бомбардировщики начали бомбить наступающие танковые колонны, но несли большие потери от зенитного огня и рыскающих в небе истребителей.

Конечно, русским не позавидуешь. В кабинах немецких самолетов сидят мальчики из благополучных семей, которые выросли в достатке и любви, ради удовольствия летали сначала на планерах, потом на самолетах. Теперь они освоили самую оптимальную тактику воздушного боя и вооружены самыми

эффективными боевыми самолетами. Их сознание, не отягощенное пережитым и сильно мотивированное на успех, очень быстро принимает правильное решение в воздушном бою.

А в кабинах советских устаревших самолетов сидят дети участников кровавой бойни гражданской войны, которые часто голодали, плакали и просто выживали в диких условиях формирования нового сообщества людей в России. Они прошли ускоренную формальную подготовку в аэроклубах, затем муштру в казарменных летных школах, и с очень маленьким налетом их вынуждены были бросить в бой. В воздухе они чувствовали себя неуверенно и часто запаздывали с правильным решением.

Немецкой боевой авиацией командуют ветераны и асы Первой мировой войны, дети баронов и знатных бюргеров, получившие блестящее образование и имеющие огромный опыт личных воздушных боев и организации эксплуатации самолетов в военное время. Они жили в обстановке взаимного уважения, много летали сами и, увлеченные идеей реванша, разрабатывали оптимальную тактику ведения крупных наступательных операций. Эту тактику они проверили в Польше, Норвегии и Франции.

Советскими Военно-воздушными силами командуют бывшие красноармейцы, дети бедняков с тяжелым прошлым, назначенные служить в авиации партийными комитетами, зачастую после ареста их предшественников. Элита русского летного корпуса Первой мировой войны, носители опыта и технических достижений в авиации или сбежали из страны, или были убиты. Многие авиационные начальники выдвинулись в самое последнее время, проявив личную храбрость и отличившись в воздушных боях в Испании, на реке Халхин-Гол и в небе Финляндии. Но ни глубоких знаний, ни опыта руководства боевой работой большими авиационными соединениями у них не было.

У Вилли было двойственное чувство. Радости от этой победы он не испытывал. Война с англичанами – это ладно, они столько потопили немецких кораблей, столько сбили немецких самолетов и столько немцев погибло. И они бомбят немецкие города. А русские? Они ничего плохого нам не сделали. Зачем мы к ним полезли? Пусть бы строили у себя свой коммунизм. Кому они мешали? А Россия это не Франция, победить и подчинить себе такого гиганта – все равно что идти с прекрасным немецким ружьем на медведя – можно и промахнуться.

Вилли очень беспокоили условия эксплуатации его истребителей на спешно подготовленных фронтовых аэродромах с неровными полосами, а также стрессовое состояние и усталость

пилотов. Число разбитых на посадках самолетов росло.

В ожидании быстрой победы, за два дня до нападения на СССР, Гитлер командует сократить производство вооружений армии и увеличить производство самолетов для окончательной победы над Англией. Геринг приказывает учетверить число фронтовых самолетов и для этого дает Мильху специальные полномочия. Мильх несколько дней обсуждает эту программу с Удетом и выясняет истинные возможности авиапромышленности Германии. Удет не видит возможности увеличения выпуска самолетов. Он доказывает Мильху, что нет материальных и людских ресурсов, а забрать их у министра Тодта, обеспечивающего армию, можно только приказом Гитлера.

Все для фронта, все для победы – этот девиз Мильх усвоил очень хорошо. Вооружившись мандатом Геринга, он приглашает главного архитектора Берлина Шпеера спроектировать три гигантских авиазавода в Брюне, Гразе и Вене. Первоначальная задача – удвоить производство самолетов в конце весны 1942 года. Три проблемы: двигатели, людские ресурсы и нехватка алюминия. Строится новый большой завод авиадвигателей. По оценке Удета, надо заполучить 3,5 млн рабочих к имеющимся 1,3 млн. Гитлер приказал немедленно расформировать три дивизии на Восточном фронте. Остальных забрать из промышленности вооружений армии. Гиммлер придумал закон: тех, кто поменяет работу более трех раз в году, – в рабочие батальоны. За уклонение – расстрел.

По разным причинам, от него не зависящим, в основном из-за недопоставки готовых изделий, Мессершмитт задерживал отправку фронту истребителей Bf-109 F-2. Программа Ме-210 тоже «горела» – были нужны длительные летные испытания. Поэтому Вилли пока напряженно работал над новыми проектами: реактивным двухмоторным истребителем Ме-262 и дальним бомбардировщиком Ме-264.

Мильх прихватил Удета и решил с ним проверить состояние дел на месте. Когда они приземлились на полосе завода, Мильх с раздражением увидел, что весь персонал Мессершмитта выстроен для парада. Затем на производственных линиях Bf-109 F он обнаружил сонное царство, что его еще больше разозлило. В опытном цехе Вилли с гордостью показал гостям реактивный истребитель Ме-262. Но Мильх знал, что двигатели ЮМО-004 еще даже не проходили испытаний на летающих лабораториях. И действительно, на Ме-262 двигатели оказались деревянными макетами. Мильху стало ясно, что Мессершмитт пытается отвлечь его от горящей проблемы поставок фронту. Он зло приказал

старшему военному представителю, инженер-полковнику Мейеру, проследить, чтобы никаких работ по Ме-262 не проводилось, пока Bf-109F-2 не покинут сборочные линии.

Но Вилли не сдавался. Когда его высокие визитеры улетели, он сел с Мейером и его людьми и убедил их в необходимости работать над Ме-262 тайно. Они разрешили использовать на этой теме 20 инженеров.

Помимо поставок фронту своих истребителей с постоянными мелкими, но важными улучшениями, Вилли думал и об их серьезной модификации. Потом Геринг и Мильх будут его упрекать за это. Десятки модификаций 109-го, переналаживание его производства стоили многих недопоставленных фронту машин. Но Вилли стоял на своем – пусть меньше, да лучше.

Самым радикальным средством повысить боевую эффективность истребителя было увеличение мощности его мотора. И когда на горизонте только замаячил новый 36-литровый мотор Даймлер-Бенц DB-605 с мощностью в 1500 л.с., Вилли дал команду Проектбюро разрабатывать под него новую модификацию 109-го с герметичной кабиной, новым более мощным вооружением и бронированием. Конечно, Удет был «за». Новый вариант обещал более высокую боевую эффективность, несмотря на увеличенный взлетный вес. Предложение Мессершмитта принято, контракт подписан, и разработка конструкции Bf-109G началась.

Вилли как всегда все новое запускал в производство осторожно, шаг за шагом, проверяя его удобоваримость. Истребители Bf-109G-0 предсерийной партии из десяти машин внешне почти не отличались от Bf-109 F-4, хотя конструкция самолета уже была рассчитана на увеличенные нагрузки. Новый мотор, конечно, не поспел, и эту партию снабдили пока старым мотором и старым вооружением. Но форма носовой части фюзеляжа и длинный масляный радиатор уже предназначались для нового мотора. Бронированный герметичный фонарь кабины без прозрачных треугольных вставок – отличительный признак нового истребителя «Густав». С января 1942 года на производственных линиях завода в Регенсбурге, где заправлял Тео Кронейс, начали запускать серийные Bf-109G-1, которые уже получили новый мощный мотор.

Новый истребитель Мессершмитта Bf-109G-1 «Густав».

В конце августа 1941 года Мильх целую неделю инспектирует авиационные полки на Восточном фронте. Там русские уже потеряли 1,3 млн человек. Но то, что увидел Мильх в своем хозяйстве, повергло его в шок. На каждом аэродроме множество самолетов, иногда сотни, были неработоспособны из-за отсутствия запасных частей. Программа снабжения запчастями Удета стоимостью 1,9 млрд марок явно обанкротилась. Тогда Мильх организовал бригады инженеров, которые перелетали с аэродрома на аэродром и восстанавливали самолеты, «раскулачивая» другие. Когда Мильх вернулся с фронта, он обнаружил, что Удет серьезно нервно заболел и по настоянию Геринга стал пациентом санатория.

В это время окончательно стало ясно, что программа нового бомбардировщика компании «Юнкерс» – Ju-288 – не состоится. Все новые требования Удета к машине привели к ее перетяжелению настолько, что мощности двигателей Jumo-222 оказалось недостаточно. Геринг утверждает аннулирование контракта на эти двигатели и отсрочку разработки и поставок нового бомбардировщика в пользу модернизированного варианта старого. Мильх с позором увольняет руководителя компании Копенберга и изгоняет его из Совета промышленности. Он также снимает директора по планированию в администрации Удета, инженер-генерала Тшершиха, и ставит своих людей из «Люфтганзы» и промышленности.

Теперь промышленность будет выпускать только модернизированные модели старых бомбардировщиков и в очень скромном количестве. В это время англичане уже выпускали самолетов в два раза больше, а американцы – в два с половиной.

Когда Мильх проталкивал свою новую программу увеличенного производства истребителей, в ней, естественно, отдавалось предпочтение не самолетам Мессершмитта, а новому

творению компании «Фокке-Вульф» – истребителю с мотором воздушного охлаждения Fw-190. Он на небольших высотах превосходил тогдашний «Спитфайр».

Но в таком случае надо переналадить производственные линии заводов, выпускающих истребители Мессершмитта по лицензии, на выпуск машины компании «Фокке-Вульф».

Мильх, с подачи Удета, объявляет старое распределение производственных мощностей, когда на каждые четыре истребителя Мессершмитта выпускалась одна машина Фокке-Вульфа, недействительным. Теперь истребителей Fw-190 будут выпускать втрое больше, чем Bf-109F, и заводы других компаний, выпускающие истребители Мессершмитта по лицензии, у него отбираются.

Эта убийственная новость дошла до Вилли Мессершмитта на следующий день. Его заместитель и банкир Фриц Сейлер, который отдал восемь лет жизни, выстраивая финансовую независимость компании, просто остолбенел. После фиаско с Ме-210 это был ужасный удар по престижу Мессершмитта. Вилли посоветовал Сейлеру наглядно показать количество непостроенных истребителей для фронта из-за продолжительного переоснащения заводов и освоения ими выпуска другого самолета. Он предложил на плакате для Мильха изобразить два графика поставок самолетов фронту по месяцам и зону между ними закрасить красным цветом.

Совещание у Мильха состоялось 12 ноября 1941 года. На нем Сейлер сначала разоблачил фальсификацию данных летных испытаний в пользу Фокке-Вульфа работником аппарата Удета. А потом Сейлер доложил, что только на одном заводе переход на новый тип истребителя приведет к потере для фронта 600 машин. На остальных заводах – соответственно. Мильх был возмущен: «Почему об этом не докладывало управление вооружениями Удета?» Удет молчит.

Мильх отменяет свое предыдущее решение и оставляет старую пропорцию выпуска истребителей. Это было огромным унижением для Удета и его людей.

Самоубийство Удета

Вечер у приятельницы Удета, очень изысканной и богатой дамы Берлина, удался на славу. Сегодня Удет пришел с другом и бывшим сослуживцем, генералом Плохом, приехавшим по делам с Восточного фронта. Пили много. Удет стал жаловаться Плоху, что оказался запутанным проблемами снабжения, нехватки материалов и узкими местами производства. «Я занимаю плохой

пост», – повторял он. Плох недвусмысленно намекал Удету, что Мильх его уволит.

Утром Удет позвонил этой приятельнице. Когда она услышала его встревоженный голос, то предложила немедленно заехать к нему. «Нет, это слишком поздно! Скажи Корнеру (другой заместитель Геринга. – Прим. авт.), что он – исполнитель моего завещания». В трубке послышался звук выстрела. Когда она и Корнер вошли в спальню Удета, на полу лежали две пустые бутылки коньяка и револьвер, тело Удета – на кровати. На серой стене над кроватью – торопливо написанные красным карандашом две фразы: «Железный Человек (так они называли Геринга. – Прим. авт.), ты бросил меня! Почему ты сдал меня этим жидам Мильху и Габленцу?»

Официальное заявление, продиктованное Герингом, гласило:

«Во время испытаний нового оружия в понедельник 17 ноября 1941 года Директор Управления авиационного вооружения генерал-полковник Удет пострадал в результате аварии и от полученных повреждений скончался по дороге в госпиталь.

Фюрер приказал похоронить с государственными почестями этого офицера, покинувшего этот мир так трагически при исполении его обязанностей».

Похороны по высшему разряду в Берлине проходили по заведенному порядку. Пока несущие гроб медленно маршировали по направлению к Большому залу Министерства авиации, на каждом здании Берлина были приспущены флаги. Со всех уголков Рейха были вызваны кавалеры Рыцарского креста, которые несли почетный караул у гроба в течение всей церемонии. Слет приглашенных гостей был отмечен двумя катастрофами: погибли генерал Вильберг, руководитель секретной службы Люфтваффе, и знаменитый ас Вернер Мольдерс – его самолет зацепил фабричную трубу. Гитлер хранил молчание. Когда зал опустел, Гитлер сказал Мильху: «Теперь это твоя ноша». И Мильх занял должность Удета.

Уход из жизни одного человека во время войны кажется не очень интересным для биографии другого. Но для Вилли Мессершмитта это событие значило очень много. От Удета шли заказы на новые самолеты и разнарядки на дополнительных работников. Мильх немедленно дает ракетному перехватчику «Мессершмитта» Ме-163 низшую приоритетность, и его доводка пошла медленно.

Нападки на Удета начались в начале года. Главный юрист Люфтваффе писал о деловых качествах Удета: «Он не имеет квалификации для высокого поста, недостаточно квалифицирован, морально нечестен и безответственен». Мильх

любил повторять: «Все в руках Удета превращается в пыль».

Персонал Управления вооружений Министерства авиации стараниями Удета превысил четыре тысячи полковников, бюрократов и инженеров. Директор аппарата Управления генерал-майор Плох проиграл Мильху и Сперлю крупную сумму денег и не отдавал долг. Мильх рекомендует Удету реорганизовать свой штат, но безрезультатно.

Геринг публично жаловался: «Никогда меня так не надували и не обманывали, как в офисе Удета». Политика Удета разворачивать серийное производство недоведенных машин обанкротилась на Ju-88. Затем то же проявилось на всех новых проектах.

Деградация Удета началась не вчера. Он уже давно стал много пить и курить, ел только мясо, пристрастился к наркотику «Первитин», который сделал его угрюмым и подозрительным. Он был уже тяжело болен, стал безразличный, расстроенный личной жизнью и ужасными головными болями. Целыми днями он слышал звон в ушах, и доктора не могли ему помочь. Мильха он боялся больше всех, и их дружба дала глубокую трещину. 25 сентября Удет возвращается на работу после лечения. А через три дня его приглашает «на ковер» Геринг. Удет посылает Плоха, и Геринг отправляет его на Восточный фронт. Удет понимает, что его карьере пришел конец.

Удет получил от Геринга предложение служить в Люфтваффе в июне 1935 года, и отказаться уже не было никакой возможности. Главной задачей Удета стал поиск среди немецких самолетостроительных компаний подрядчика, способного воплотить идею пикирующего бомбардировщика в металл. Вряд ли кто-нибудь из промышленников всерьез воспринимал деятельность Удета, не имеющего соответствующего технического образования, поста и звания.

Геринг убедил летчика, что без высокого военного чина ему не выстоять против людей, сопротивлявшихся идее пикировщика. Вот так неожиданно и для друзей, и для врагов 1 июня 1935 года Удет стал полковником.

Свою деятельность в Люфтваффе Удет начал с того, что пригласил на аэродром в Рехлин начальника Генерального штаба Люфтваффе Вальтера Вевера с группой офицеров и показал им преимущества бомбометания с пикирования. Затем составил и разослал во все авиационные фирмы Германии тактико-технические требования к пикирующему бомбардировщику. Компания «Юнкерс» родила «Штуку».

В качестве директора технического управления Люфтваффе (с 1938 года – управления снабжения и поставок) Удет становится ответственным за боевую эффективность немецких самолетов. Вплоть до самоубийства военная карьера Удета развивалась стремительно, новые звания следовали одно за другим: 20 апреля 1937 года он уже генерал-майор, 1 ноября 1938 года – генерал-лейтенант, 1 апреля 1940 года – генерал авиации, 19 июля 1940 года – генерал-полковник.

Эрнст Хейнкель, лично знавший Удета долгие годы, писал, что «представить его в чине полковника, который был ему присвоен сразу же, когда он вступил в эту должность и стал шефом технической службы, для меня было чертовски трудно». Не имея соответствующего образования и опыта руководства промышленностью, не зная штабной работы и совершенно не разбираясь в людях, новый начальник боевого снабжения Люфтваффе обладал просто волшебным талантом создавать громоздкие и неработоспособные бюрократические структуры, подбирать не тех, кого нужно, не на те места и постоянно шел на поводу у промышленных магнатов, дурачивших его на каждом шагу.

Руководить огромным ведомством Удет оказался не в состоянии. По мнению Хейнкеля, свою некомпетентность Удет чувствовал постоянно, и она была одной из причин драматического конца его жизни.

Прокол с Ме-210

Вилли Мессершмитт был уверен, что новое задание Технического управления Министерства авиации – создать дальний двухмоторный истребитель-бомбардировщик – не представляет для него серьезной проблемы. В этом были убеждены и все руководители министерства. Его двухмоторный дальний истребитель Bf-110B-1 прекрасно зарекомендовал себя в Польской кампании, сопровождая бомбардировщики и разбивая своими шестью стволами наземные цели. Он пережил второе рождение, когда с серии Bf-110C-1 Мессершмитт установил на него более мощные двигатели DB-601A. Они увеличили его скорость на 100 км/ч. Правда, возрос вес и упала дальность. Но вариант Bf-110C-7 мог на подфюзеляжном пилоне нести две бомбы по 500 кг.

Вилли вполне резонно полагал, что огромный опыт испытаний, эксплуатации и модификаций 110-го и опытных бомбардировщиков Bf-162 является надежной основой для

разработки нового современного самолета такого же класса, но со значительно лучшими летно-техническими характеристиками. И его создание позволит получить лучший результат, чем дальнейшие модификации старого 110-го.

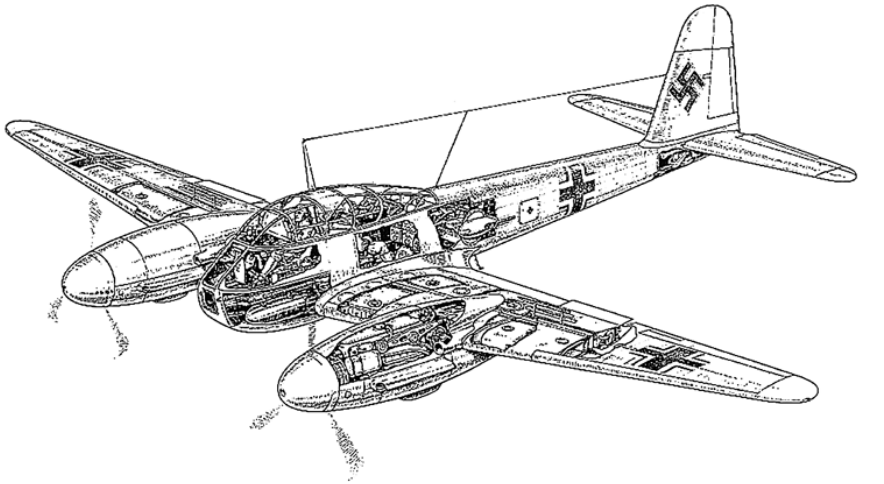
Проработки такого самолета начали в его проектном бюро под присмотром Роберта Люссера еще три года назад, но тогда там в работе были десятки предложений, которыми Вилли заваливал министерство. Только год тому назад этот проект – P-1060 – обрел законченные формы.

Вилли очень хотел чего-нибудь новенького и пошел на значительное увеличение нагрузки на крыло и посадочной скорости ради снижения взлетного веса, который и так увеличился по сравнению со 110-м на целых две тонны. Поскольку эта машина должна была изначально выполнять функции и бомбардировщика, да еще и пикирующего, в разбухшей и укороченной передней части фюзеляжа был сконструирован бомбоотсек. Длина фюзеляжа стала на метр короче, чтобы не делать высоких стоек шасси при увеличенном угле атаки на посадке.

Впервые Вилли применил только что разработанную компаниями «Рейнметалл-Борзинг» и AEG систему из двух вращающихся по бортам фюзеляжа и дистанционно управляемых стрелком-радистом турелей с крупнокалиберными пулеметами. Вообще, все новейшее и лучшее Вилли вложил в этот самолет. Гладкие и круглые мотогондолы с более мощными двигателями DB-601F по 1350 л.с. теперь выступали вперед за нос кабины экипажа. Благодаря более плотной компоновке удалось батарею пулеметов и пушек, а также бомбоотсек разместить под кабиной. Исчезла носовая часть фюзеляжа, уменьшилась поверхность трения. Необыкновенной была и форма остекления кабины. Для лучшего обзора вниз она была выпуклой по бокам.

Макетная комиссия Министерства авиации утвердила проект. Самые высокие чины и простые эксперты были от него в восторге. Заказали пока два опытных самолета и, поскольку все видели в нем дальнейшее развитие тяжелого истребителя Мессершмитта, назвали его Me-210. Его конкурентом оказался Арадо Ar-240, который разрабатывался по таким же требованиям. Тем временем Конструкторское бюро под водительством Вальтера Ретеля передало все рабочие чертежи в цех опытных конструкций. Первый опытный Me-210 V-1 построили до начала захвата Польши, и он, как и предшественник, имел две килевые шайбы. Начиная с второго опытного Me-210 V-2, который строился с отставанием от первого в один месяц, Вилли решил хвостовое оперение переделать в угоду лучшей диаграммы зоны стрельбы

из бортовых дистанционно управляемых пулеметов. Самолет обрел один большой киль.



Новый Ме-210 вселял самые радужные надежды.

Командование Люфтваффе и Министерство авиации были настолько восхищены конструкторскими решениями Мессершмитта и настолько самоуверенны, что еще до летных испытаний прототипов заказали тысячу этих самолетов и, помимо заводов Мессершмитта, обязали компании «Фокке-Вульф», «Весер» и МИАГ строить их по лицензии. Компании начали тратить огромные ресурсы на стапельную оснастку, приобретение материалов, оборудования и готовых изделий. Это решение Геринга, Мильха и Удета оказалось для Мессершмитта медвежьей услугой.

Первый вылет опытного чудо-самолета состоялся 2 сентября 1939 года. Как только шеф-пилот компании Герман Вурстер оторвал машину от земли, она повела себя необычно, была неустойчива и норовила свалиться в штопор. Он еле сел, и начался длительный и безуспешный процесс выяснения причин плохой управляемости. Рецепты оздоровления самолета от местных «знахарей» сыпались как из рога изобилия. Вурстер предложил шефу, чтобы улучшить управляемость, удлинить фюзеляж и плечо хвостового оперения на целый метр. Вилли долго смотрел ему прямо в глаза, пытаясь понять, что стоит за этим предложением. Потом примирительно объяснил: «В оснастку уже вложены миллионы рейхсмарок, и теперь геометрию машины менять нельзя». Начальство Министерства авиации и командование Люфтваффе, почуяв неладное с новым самолетом, буквально закидали конструктора вопросами. Он всем отвечал, что все проблемы будут решены незначительными изменениями

конструкции и в ближайшее время. Но время шло, а этот самый сложный, напичканный электрикой и гидравликой, самолет не выдавал своей тайны.

Вилли Мессершмитт никак не мог разгадать причину странного поведения первого 210-го. Очень образованный и умный летчик-испытатель Герман Вурстер убеждал его удлинить фюзеляж на один метр, но Вилли не понимал, почему это необходимо, и тянул. Известный военный летчик-испытатель Густав Нейдхарт после облета самолета в Рехлине отметил в отчете завышенные усилия на штурвале и педалях, неудовлетворительную управляемость по тангажу, трудность в достижении согласованного управления самолетом по всем осям и неадекватное поведение самолета при отклонении элеронов после взлета. Но выразил уверенность, что недостатки управляемости могут быть устранены простыми средствами.

Вилли перепробовал все известные ему простые средства. Военное время летело, а управляемость 210-го не улучшалась. Обескураженный Вилли решил искать помощи и обратился в Летно-исследовательский институт, членом Сената которого он состоял. Директор института, профессор Бок, и еще два профессора-управленца Квик и Дойч сразу поспешили в Аугсбург. Причем Карл Дойч прилетел на своем персональном Bf-110, полностью напичканном записывающей в полете аппаратурой. На ЛИСе завода уже находились высшие офицеры из Рехлина, жаждущие узнать, что скажет «профессура».

Вилли вел горячий спор с коллегами профессорами, когда в кабинете появился Дойч. Ленты записанных в полете отклонений штурвала и прилагавшихся к нему усилий он нес с собой. Все сошлись, что виновато производственное отклонение от теоретического контура профиля крыла в зоне элеронов. Этот диагноз был подтвержден проведенным тщательным обследованием, и простая нашлепка из бальзы, покрытая тканью, на крыле в зоне элерона решила эту проблему.

Но этот производственный дефект на сложном самолете был не единственный. Начальство из Министерства авиации внимательно отслеживало процесс доводки нового истребителя-бомбардировщика, который по плану Геринга должен быть изготовлен в количестве 3000 машин.

Вилли был крайне заинтересован в серийном выпуске этой машины. Во-первых, это деньги, а во-вторых – престиж. Выявленные в летных испытаниях недостатки самолета могли помешать его серийному производству. Поэтому Вилли отвечает на каждый запрос из министерства. Своему хорошему знакомому Ролуфу Лахту, прекрасному пилоту, с которым они вдвоем не раз

летали на 108-м, ныне главному инженеру Технического управления министерства, Вилли 15 июля 1940 года отправляет официальное письмо:

«СЕКРЕТНО!

Уважаемый господин Лахт,

Направляю по Вашему требованию информацию о состоянии работ по

Ме-210.

Оставшиеся небольшие проблемы в доводке самолета никоим образом не угрожают началу его серийного производства. К сожалению, из-за неудачи и плохой погоды прошедшей зимы мы задержались с летными испытаниями. Результаты завершенных сейчас летных испытаний подтвердили, что нагрузки от элеронов, которые доставляли нам некоторое беспокойство, теперь удовлетворительные. Появилась возможность продолжить испытания воздушных тормозов, недостатки которых ранее обнаружены. Мы устраним их в очень короткое время. Полеты показали отсутствие бафтинга элеронов при отклоненных воздушных тормозах, которого мы опасались. Требуемая конечная скорость пикирования около 600 км/ч достигнута. Но полностью программа испытаний воздушных тормозов пока не завершена. Мы пока не обеспечили требуемый уровень нагрузок на органы управления, но, по нашему убеждению, он абсолютно приемлем для первых производственных серий, хотя и немного отличается от уровня Bf-110. Конечно, мы будем продолжать работу по снижению уровня нагрузок. Я лично договорился о поставке полного комплекта радиостанции, и она в последующем будет установлена на машине.

Для серийного производства самолета очень важна своевременная поставка материалов субподрядчикам. Для контроля за обеспечением материалами не менее 72 фирм группа снабжения в течение следующих нескольких дней будет усилена тремя сотрудниками.

Я буду признателен, если Вы сможете прибыть сюда и лично увидеть состояние работ.

С искренним уважением,

Мессершмитт».

Для золотой осени этот день был обычным, солнечным и

теплым. Знаменитый летчик-испытатель компании «Мессершмитт», обладатель мирового рекорда скорости Фриц Вендел с утра готовился к важному полету на втором 210-м на большой высоте для оценки его максимальной скорости. Механик Алоиз Пранер, с которым он должен лететь, доложил – самолет к полету подготовлен. Фриц сам обошел машину и надолго задержался у горизонтального хвостового оперения. В последнем полете он чувствовал вибрацию, исходившую откуда-то отсюда. Ничего подозрительного не обнаружив, Фриц полез в кабину.

Они с Алоизом летели уже долго, вышли на заданную площадку, разогнались, и Фриц опять почувствовал вибрацию в хвосте самолета. Но решил программу полета выполнять. Немного отдал штурвал, скорость еще возросла, потом взял штурвал на себя, и тут… Треск разрушающейся конструкции самолета, и крик Алоиза: «Мы потеряли стабилизатор!»

Действительно, штурвал просто болтался без нагрузки. Фриц понял, что посадить драгоценную машину он не сможет. «Прыгай!» – прокричал он Алоизу. Когда механик исчез, впервые в полете успешно испытав аварийный сброс задней створки нового фонаря кабины, Фриц подумал, что пора и ему. Но потом решил, что успеет – высота была еще большая. Самолет падал носом вниз. Чтобы уменьшить его скорость, Фриц перевел воздушные винты в режим авторотации и выпустил шасси и закрылки. Стрелка высотомера крутилась, как сумасшедшая. «Вот теперь в самый раз», – решил Фриц, скинул створку фонаря и оттолкнулся от самолета.

Внизу был сплошной еловый лес. Фриц, болтаясь на стропах парашюта, следил за самолетом. Вот он коснулся вершин старых мощных елей, они его закрутили, и он исчез. Но взрыва и дыма не было. Теперь Фриц думал об одном – как бы не повиснуть на высоком дереве. Но бог опять был с ним. Он долетел до земли, собрал белый купол парашюта, положил его у ели, сел на него, не спеша достал из нагрудного кармана начатую пачку сигарет, закурил и стал ждать.

Заводской «Шторх» нашел обломки Ме-210 V-2 очень быстро. Недалеко нашли и Фрица Вендела, а Алоиза пришлось поискать – его отнесло далеко. Да и был он в плохом состоянии. Он сразу раскрыл парашют и долго спускался в разреженном и морозном воздухе, одетый по-летнему.

Когда господину Мессершмитту позвонили из ЛИСа и сообщили о потере самолета, у него произошел нервный срыв. Потом, придя в себя, он захотел сам осмотреть обломки.

Машина лежала на спине, уткнувшись в землю оставшейся целой нижней частью киля. Хвостовая часть фюзеляжа была почти

целой, и над ней гордо торчала выпущенная вилка с хвостовым колесом. Только в самом хвосте, там, где крепился стабилизатор, зияли клочья металлической обшивки. Носовая часть фюзеляжа была полностью вмята. Вилли решил, что машина падала носом вниз, смяла мотогондолы и нос фюзеляжа, а потом завалилась на спину, сломав киль.

Во время скрупулезного обследования обломков обнаружили рядом с оторвавшимся воздушным винтом лежащий кусок роговой компенсации руля высоты. Как он сюда попал? Если верить докладам экипажа о потере стабилизатора, то этот кусок руля высоты должен лежать за несколько километров от места падения самолета. Вилли не стал вдаваться в эту мистику. Он для себя уже решил не применять на этой машине роговую компенсацию рулей. Он применил этот метод снижения потребных усилий на штурвале на этой машине из-за жалоб летчиков. После доработки второй машины под роговую компенсацию и появились доклады о вибрации хвоста. Но есть же и другие способы. А роговой компенсации на 210-м больше не будет.

Вилли почему-то делал вид, что в планере 210-го никаких проблем нет. А они были. Он так увлекся изяществом форм и экономией веса конструкции, что с площадью сечения хвостовой части фюзеляжа явно перестарался – она была слишком мала. Из-за недостаточной жесткости хвостовой части фюзеляжа на второй опытной машине на скорости 605 км/ч развился крутильно-изгибный флаттер, а узлы крепления стабилизатора не выдержали вибрационных нагрузок.

Вилли рассчитывал по-тихому усилить хвостовую часть фюзеляжа, опасаясь скандала с начавшимся серийным производством Ме-210. Третья опытная машина была направлена на статические испытания прочности. Опытный Ме-210 V-4 предназначался для программы летных испытаний пикирования, и на нем установили воздушные тормоза.

Военный летчик Нейдхарт, испытывая в декабре 1940 года Ме-210 V-9 в Рехлине, все еще зафиксировал два его существенных недостатка:

– при выпущенных воздушных тормозах и открытых створках бомболюка самолет неустойчив по рысканию и имеет тенденцию к срыву в штопор;

– в имитационном ближнем маневренном воздушном бою уступает своему предшественнику Bf-110C.

К концу 1940 года летные испытания одновременно проходили уже 11 опытных машин, и на каждой из них проверялось какое-то решение Вилли, улучшающее самолет. На

одной из них вся верхняя поверхность левого крыла была обклеена хлопчато-бумажными ленточками, позволяющими определить характер обтекания крыла воздушным потоком на разных режимах. Если ленточки потоком прижимались к поверхности, то обтекание нормальное. Если они вставали – это срыв потока. Установленная на киле кинокамера фиксировала положение ленточек. Велось за ними наблюдение и из кабины.

В начале 1941 года еще три опытных машины – V-14, V-15 и V-16 – пополнили летный отряд Ме-210. Самолеты летали в Аугсбурге, в Рехлине и Тарневице, а недостатки продолжали вылезать. Начальник Летно-исследовательского центра Люфтваффе, известный летчик и инженер, призер авиагонок в Цюрихе Карл Франке, в письме Мессершмитту описывает новый дефект 210-го:

«Триммер руля высоты при выпущенных закрылках на скорости захода на посадку даже в самом заднем положении не позволяет сдвинуть штурвал вперед настолько, чтобы сбалансировать самолет, и он сам задирается…Эффективность стабилизатора изначально не отвечала условиям посадки. Мы это все прошли на Не-177, и проблема была решена, только когда увеличили площадь стабилизатора».

Идет 1941 год. Генерал Удет начинает проявлять все большее беспокойство. По плану к концу года должно быть сдано более тысячи машин, а со сборочных линий Аугсбурга начали сходить только первые самолеты предсерийной партии Ме-210А-0. Удет в письмах и лично предупреждает Мессершмитта о срыве графика поставки и выражает недоумение, почему ради экономии двух килограммов веса допускается такое количество поломок шасси. И не только на 210-х, но и на 109-х. Он обвиняет Мессершмитта в отсутствии в его конструкциях запаса прочности.

Вилли отвечает Удету с болью в сердце, что не располагает достаточной экспериментальной базой и вынужден «слепым идти в темноту. Я не могу ждать результатов исследований. Если я потеряю время, моя ответственность будет слишком высока. В будущем, как и в прошлом, мы должны рисковать. Мы запускаем новый самолет в неизведанную область и учимся на горьких потерях жизней и материальной части».

Когда в мае все еще не сдали ни одного серийного боевого Ме-210А-1, Удет пожаловался на Мессершмитта в государственный арбитраж – «Комиссию советников индустрии». Тогда в июне Вилли сдался, сам составил и вручил Удету перечень известных ему проблеМ-210-го, которые надо срочно решить:

– устранить «козление» самолета в воздухе, препятствующее

прицеливанию при атаке;

– установить передвижной стабилизатор с триммерным механизмом;

– удлинить фюзеляж;

– найти причину возгорания моторов DB601 на самолетах 110 и 210 совместно с компанией «Даймлер-Бенц»;

– модифицировать воздухозаборник для турбокомпрессора, предлагаемого компанией «Даймлер-Бенц»;

– устранить бафтинг стабилизатора при отклонении воздушных тормозов.

Эта грозная машина, которая должна была унести много человеческих жизней врагов и спасти жизни немцев, никак не давалась Мессершмитту. В ноябре в Рехлине во время рулежки один самолет просто лег на землю из-за поломки узлов крепления ног шасси. Их опять нужно было усиливать. Каждое изменение надо было реализовывать в производственных цехах завода. К концу 1941 года вместо тысячи сдали всего 94 машины.

Много волнений доставило Вилли и переизбрание в Академии авиационных исследований на следующие пять лет. В связи с неудачей 210-го Вилли нервничал и опасался, что его не переизберут, ведь президентом академии был Геринг. Он подготовил многостраничный доклад «Проблемы высокоскоростного полета». Выборы состоялись, и Вилли было приятно узнать, что его продолжают считать ведущим экспертом в авиационных делах. За несколько дней до решения о прекращении приемки Ме-210 ему был вручен сертификат на пергаменте с жирной подписью Геринга, президента академии. В нем было напечатано, что лидер индустрии вооружений, профессор, доктор инженерных наук и дипломированный инженер Вилли Мессершмитт является полным членом академии до 28 февраля 1947 года.

Можно было ожидать, что этот престижный документ в рамочке Вилли повесит в своем кабинете, но сертификат хранился вместе с другими документами в ящике его письменного стола.

Первые 16 серийных появились на военной базе в Ландсберге-на-Лехе, южнее Аугсбурга, еще в ноябре 1941-го, а в начале 1942-го туда прилетела новая партия. Строевые летчики узнали, что это за чудо, которое должно заменить их облетанные и надежные Bf-110.

Иохан Кауфман в группе пилотов Bf-110 прилетел с Восточного фронта в Ландсберг за новым Ме-210А-1 и так оценил

его:

> «Сильное впечатление. Столько новшеств. Как им правильно управлять? Он летает заметно быстрее и бомбы внутри. Быстрее набирает высоту и пикирует нормально. Оружие более эффективно. Улучшенная навигационная система и радио. Впервые установлен автопилот. Словом, классная птичка.
>
> В первом моем вылете разбег был относительно коротким. На посадке, предупрежденный о возможном закручивании, сделал несколько коррекций рулем направления и двигателями, чтобы удержаться на полосе. Во втором полете уже мог проверить характеристики управляемости, они были лучше, чем у Bf-110. Заметна лучшая маневренность и быстрое ускорение.
>
> Мы практиковались в сбросе бомб, стрельбе по воздушным целям, пикировании и в полетах строем. Машина стала нашей надеждой».

Эта надежда рухнула в одночасье. Когда на поступающие в части Ме-210А-1 стали переучиваться молодые строевые летчики, то за которкое время произошло пятнадцать аварий, в основном на режимах взлета и посадки. На взлетно-посадочной полосе учебного центра можно было видеть такую картину. Вокруг полосы лежали новенькие 210-е, разбитые неопытными пилотами. На Геринга фотографии этих машин, доклады Удета и Мильха воздействовали как красная тряпка.

Серийный истребитель-бомбардировщик Ме-210А-1.

Вилли Мессершмитт в Аугсбурге и Тео Кронейс в Регенсбурге одновременно 10 марта 1942 года получили от начальника управления снабжения и поставок министерства секретную

телеграмму, которая вызвала у них шок. В телеграмме говорилось, что 9 марта Рейхсмаршал решил немедленно остановить производство Ме-210. Любое решение о возобновлении производства должно быть утверждено Управлением заказов и Летно-исследовательскими центрами. Рейхсмаршал надеется, что компания «Мессершмитт» использует все возможные ресурсы в производстве Bf-110 и Bf-109, чтобы заполнить брешь, вызванную отказом от Ме-210. Профессор Мессершмитт, директор Ханзен и майор Кронейс вызывались на совещание 12 марта в 11.00 с докладом о будущих планах.

На совещании в министерстве 12 марта неожиданно появился фельдмаршал Мильх и категорически потребовал от Вилли немедленно устранить все ошибки, допущенные на Ме-210, и установить предельный срок, к которому доработанные машины будут готовы. Вилли сгоряча обещал подготовить шесть машин к 1 мая.

В Аугсбурге тысячи рабочих охватили страх и неуверенность за свое будущее. Вилли, чувствуя эту напряженность, 25 марта обратился к своим работникам с успокоительной речью по громкоговорящей сети завода:

> «Товарищи! Поскольку слухи о ситуации с Ме-210, будоражащие завод и город, не соответствуют фактам, я счел необходимым сделать некоторые разъяснения.
>
> В понедельник, 9 марта, было совещание с Рейхсмаршалом. Представители эксплуатационных служб предложили желательные модификации самолета. Рейхсмаршал решил испытать и внедрить эти модификации немедленно. Чтобы избежать нежелательных задержек производства, некоторые товарищи будут по этой причине переведены на работу по другим нашим самолетам.
>
> Естественно, в интересах секретности я не могу информировать вас о деталях и целях этих модификаций. Слухи о том, что я уже не пользуюсь доверием Рейхсмаршала, являются абсолютным и полным вымыслом. И это подтверждается фактом, что Рейхсмаршал приказал выделить дополнительную рабочую силу в конструкторское бюро для реализации моих планов.
>
> Я прошу вас, товарищи, быть уверенными, что распространяемые слухи развеятся».

Целую неделю разбирали стапели и другую технологическую оснастку сборочных линий 210-го, работавших до этого времени на полную мощность. Заготовленные материалы, детали и агрегаты самолета складировались в ангарах в надежде, что они еще пригодятся. Все склады завода в Аугсбурге были забиты, и пришлось занять ангары в Регенсбурге и арендовать два ангара на авиабазе в Габлингене. Перевозка оснастки только в Габлинген потребовала 600 железнодорожных вагонов.

Но такой волшебной палочки, которая могла бы выполнить данное фельдмаршалу Мильху обещание предоставить Люфтваффе самолеты Ме-210, с устраненными недостатками в такой короткий срок, у Вилли не было. Его Проектное бюро, Конструкторское бюро и цех опытных конструкций и так сверхурочно работали над модернизацией 210-го. Продували модели и дорабатывали одну из серийных машин. На ней надо было проверить эффективность тех основных конструкторских решений, которые должны были устранить выявленные недостатки самолета. Вместо сложных и дорогих предкрылков Вилли применил фиксированные профилированные щели в носке крыла, которые работали как предкрылки. Вилли думал, что с ними 210-й будет еще лучше управляемым, чем 110-й.

Сначала на крыльях сделали щели и удлинили усиленный фюзеляж, а потом установили новые двигатели мощностью в 1450 л.с. Рождался опытный самолет Ме-210 V-17. Но его надо было еще закончить, а потом испытать. И если он на летных испытаниях покажет хорошую управляемость, то станет эталоном для серийного производства.

Когда Мильх понял, что к 1 мая обещание Мессершмитта выполнить невозможно, он послал главного инженера Лахта проинспектировать компанию. Отчет Лахта был ужасен: «Мессершмитт – сломанный человек, физически очень слаб и эмоционально ненормален. Он плакал, как ребенок». Лахт рекомендует освободить Мессершмитта от руководства компанией и формулирует тезис: «Мессершмитт своими постоянными модификациями нарушает производство его боевых самолетов». Мильх серьезно рассматривает увольнение Мессершмитта с поста руководителя компании. Вызвав «на ковер» Кронейса и Сейлера, Мильх предъявил им ультиматум: или Мессершмитт должен подать в отставку с поста председателя и сосредоточиться на исследовательских работах, или он заменит Мессершмитта назначенным управляющим комиссаром.

Угроза была более чем реальной. Посоветовавшись, где надо, Кронейс шепнул Вилли: «Фельдмаршалу лучше уступить».

Совет директоров компании «Мессершмитт» АГ на своем

собрании 30 апреля 1942 года единогласно решил, что «профессор Мессершмитт будет выполнять свои обязанности в течение войны как главный конструктор компании». Тео Кронейс стал исполнительным директором компании, а Сейлер – председателем совета директоров. Вилли, как основной держатель акций, был лишен возможности управлять своей частной компанией, которую он создал с таким трудом.

Если раньше «колея», в которую он когда-то попал, всегда помогала ему, то теперь она завела его в такую ситуацию, когда его признали единственным виновным и невероятно унизили. И никто из друзей ничего не мог сделать.

Лилли Стромейер была на том собрании совета директоров, когда снимали Вилли. Домой ехали вместе. Он крутил руль своего старого BMW, молчал и стеклянными глазами смотрел только вперед. Она положила руку ему на плечо, но он этого даже не заметил. Ей почему-то все время хотелось плакать, но она сдерживала рыдания с огромным усилием. Дома Вилли сразу прошел в кабинет. Когда она зашла туда, он сидел в кресле за рабочим столом, упершись в него локтями и обхватив голову руками. Лилли подошла и обняла его за плечи. Она была такая маленькая, а он большой и несчастный. Вилли опустил руки, их взгляды встретились. Он еще больше похудел за последний месяц. Его лицо осунулось. Обозначились скулы и выступающий вперед подбородок, а глаза стали еще больше и выражали постоянную муку. Лилли посмотрела на него умоляющим взглядом и тихо произнесла: «Нет, Вилли, не надо…»

Отошла к окну, собралась, как пантера перед броском, и громким, но тусклым голосом почти закричала: «Ну что произошло, Вилли! Ну попал ты в капкан с этой преждевременной серией! Ну потеряли мы деньги – заработаешь еще! Ведь никто на твоем месте не смог бы сделать лучше – самолет большой, скоростной, сложный, какого еще не было! И ты еще доведешь его до ума! А потом, у тебя столько машин в серийном производстве – их надо модернизировать! У тебя столько прекрасных проектов в работе – их надо довести до конца! У тебя все хорошо, только сбой с одной из твоих машин, и только! Тебя все уважают, ценят твои знания и опыт, и тебя будут слушаться и дальше. А управлять компанией в это сумбурное время, может, и не самое приятное занятие!»

Этот крик души самого близкого ему человека на земле вывел Вилли из оцепенения. На уровне подсознания он понял все, что она выкрикивала, и не мог ничего возразить. Потому что она опять была права.

К этому времени более семидесяти 210-х машин, включая опытные, летали в центрах испытаний и боевой подготовки Люфтваффе, а еще несколько сот были в сборке. И не только в Германии, но и в Венгрии, куда Мессершмитт продал лицензию на производство в 1941 году. И была договоренность, что половина выпущенных там машин будет возвращена Люфтваффе. Всего в Германии и Венгрии были построены 352 такие машины. Мильх распорядился, чтобы компания Мессершмитта на свои деньги выкупила весь задел по Ме-210 у компаний-субподрядчиков. На этом компания Мессершмитта потеряла 30 млн рейхсмарок и попала в затруднительное финансовое положение.

В министерстве уже не вспоминали, что именно они рискнули запустить неиспытанный самолет в серию. Зато теперь на всех углах кричали, что из-за ошибок Мессершмитта они лишились 600 боевых самолетов в самый ответственный период войны.

Наконец, опытный Ме-210 V-17, на который так надеялись Вилли, все его друзья и сотрудники, взлетел 26 августа 1942 года. Он был идеален во всех смыслах и когда в Рехлине подтвердил свою прекрасную управляемость и максимальную скорость у земли в 525 км/ч, Мильх приказал немедленно начать переделывать все 210-е по этому образцу. И чтобы забыть о неудачном предшественнике, он решил впредь именовать эти доработанные и вновь построенные машины индексом Ме-410.

В Аугсбурге и с конца 1943 года в компании «Дорнье» заработали сборочные линии. До осени 1944 года, когда программу Ме-410 закрыли, их выпустили более тысячи. Внешне 410-й было трудно отличить от 210-го.

Эпопея доводки и переделки Ме-210 многому научила Вилли Мессершмитта, существенно уменьшила его капитал и отняла много жизненных сил. Но и Геринг любил повторять, что он прожил бы намного дольше, если бы Ме-210 совсем не родился на свет.

Антигитлеровская коалиция

На фоне победных фанфар Геббельса с необъятных просторов Восточного фронта стали просачиваться слухи, что русские объединяются с англичанами и американцами. Поставщиком этой информации был, конечно же, Тео Кронейс. Недавно он рассказал Вилли, что своими глазами видел секретные тексты перевода на немецкий «Заявлений о взаимной поддержке правительств СССР, Англии и США». Через неделю он уже принес на время и показал

Вилли немецкую копию советско-английского соглашения о совместных действиях в войне против Германии от 12 июля 1941 года.

Когда в Москве Молотов подписал с американцем Гарриманом и англичанином Бивербруком протокол о поставках с 1 октября 1941 года Советскому Союзу вооружения, промышленного оборудования и продовольствия – ежемесячно 400 самолетов, 500 танков, автомобили, зенитные и противотанковые орудия и другие военные товары, то Вилли стало ясно, что кампания на Восточном фронте до зимы не закончится. Он слишком хорошо знал возможности американской авиационной промышленности, производство которой быстро росло и уже в три раза превышало немецкое. Если американцы начнут перегонять свои боевые самолеты в Россию через Аляску, то никто не сможет им помешать.

Процесс консолидации врагов Германии был закреплен в первый день нового, 1942 года в Вашингтоне. Представители 26 государств подписали Декларацию с обязательством использовать все военные и экономические ресурсы, которыми они располагали, для борьбы против фашистских государств и не заключать с ними сепаратного мира.

Вилли Мессершмитт чувствовал, как увязает военная машина Германии в зимней России. Надежда на быструю победу и оккупацию России развеялась.

Потеряв почти всю армию, вооружение, самолеты, танки и промышленные районы западной части страны, русские встают из пепла. Они очень жестко организованы и многочисленны. Сумели эвакуировать промышленность в Сибирь и там наладить мощное производство вооружений. Конвои морских транспортов доставляют из Англии в Мурманск и Архангельск военные грузы и продовольствие. Через Аляску и Иран идут потоки самолетов. Новая русская армия пришла из Сибири и Дальнего Востока, пересела на «студебекеры», «доджи», «виллисы», и немцы учат ее воевать. Русские командиры едят американскую тушенку и вареную колбасу в прямоугольных банках. Их летчики пересели на американские и английские истребители и щеголяют в канадских меховых куртках. И чем больше об этом думал Вилли Мессершмитт, тем явственнее ощущал приближение большой беды.

Но беда приближалась не только внешняя, но и внутренняя. После самоубийства его почитателя Удета для Вилли Мессершмитта, как и для других авиаконструкторов Германии, наступили суровые времена диктатуры Мильха.

Важнейшие посты в Министерстве авиации и Управлении

снабжения и поставок были заполнены умными офицерами, бумажный поток сокращен наполовину, установлены эффективные контакты заводов с воинскими частями и прекращена разработка экзотических и бесперспективных проектов. Ежедневный контроль над состоянием всех проектов в компании Мессершмитта усилился.

Мильх очень критически относился к главным конструкторам самолетов, особенно к Мессершмитту. Он обвинял его в недостаточном внимании к обеспечению безопасности его машин.

Фельдмаршал не жалует и Хейнкеля. Его новый Не-177 должен нести две тонны бомб на расстояние до цели более 2 тыс. км. Программа выпуска этих машин – 120 в месяц, но уже много машин разбилось или загорелось в воздухе, дюжина летчиков-испытателей погибла. Надо было увеличивать хвостовое оперение и руль направления, серьезные проблемы с большим экипажем и сдвоенными двигателями.

Конструкция двигателей, несмотря на их выдающиеся технические параметры, уже несколько лет оставалась слабым местом немецкой авиапромышленности. Несмотря на приказ Геринга трехлетней давности, работы по созданию завода на тысячу моторов еще не начинались. Выпуск 601-х заканчивался, а новое поколение двигателей – сплошные проблемы и задержки. Ни один новый двигатель до 1943 года так и не поступит в массовое производство. 605-й был запущен в производство, но при этом он перегревался и загорался в воздухе.

Финансовыми потерями для компании Мессершмитта обернулась отмена Гитлером в январе 1942 года абсолютного приоритета производства самолетов, установленного полгода назад, в пользу перевооружения сухопутной армии.

Русская зима парализовала Восточный фронт. Все замело снегом. Ни проехать, ни пройти. Из ста тысяч автомашин Люфтваффе в России на ходу было только 15 %. За обедом Гитлер говорит Мильху: «Я всегда ненавидел снег. Это было предчувствие».

Вилли Мессершмитт знал, что англичане, как могли, помогали русским и не только конвоями с важнейшими и очень нужными в критический момент грузами. Уже год как они из последних сил воевали с переменным успехом с итальянцами и немцами в Средиземноморье, отвлекая значительные силы Люфтваффе. Бастионом их борьбы был остров Мальта. С его аэродромов английские истребители могли летать над всей Сицилией и «носком итальянского сапога» на севере, долетать до Туниса на западе и до Триполи на юге. А бомбардировщики с Мальты контролировали большую часть Италии с Корсикой и

Сардинией, Грецию и значительную часть побережья Северной Африки. Во время их налета на базу итальянского флота в Таранто они вывели из строя три линкора, два крейсера и много других боевых кораблей.

Остров-крепость снабжался английскими морскими конвоями из Англии через Гибралтар и из Александрии. Английские авианосцы подходили к острову, и с них в крепость перелетали новые истребители. Немцы несли большие потери, но воспрепятствовать этому не могли.

Африканский корпус генерала Роммеля, неся потери, теснил англичан вдоль Африканского побережья в сторону Египта. Но в самое критическое время для России, когда немецкие войска подошли вплотную к Москве, 18 ноября 1941 года англичане начали мощное наступление на Африканский корпус и отбросили его на тысячу километров на запад. Геринг был вынужден срочно перебросить Роммелю два полка истребителей с Восточного фронта. В это время для русских это было много. Антигитлеровская коалиция работала.

У Вилли Мессершмитта появился еще один начальник в дополнение к Мильху. «Какой бы ни был, но уж хуже Мильха не будет», – сказал Вилли Тео Кронейсу, который принес эту новость. Гитлер назначил с 8 февраля 1942 года нового министра оборонной промышленности и боеприпасов вместо погибшего в авиакатастрофе Тодта. «Кто это, ты не догадаешься!» – интриговал Тео. Когда Вилли взмолился, Тео с пафасом произнес: «Это 36-летний, высокий, скуластый и красивый Альберт Шпеер! Между прочим, Геринг от такого решения остолбенел».

Теперь Вилли стал получать руководящие указания и от Шпеера, потому что он приказал Мильху больше не вмешиваться в вопросы заказа самолетов.

Вскоре Вилли вынужден был идти на поклон к еще одной важной персоне страны, от которой зависела заполняемость цехов заводов компании «Мессершмитт». Гауляйтер Тюрингии и обергруппенфюрер СС Фриц Саукель был назначен Гитлером Комиссаром трудовых ресурсов.

Очередной ход Гитлера привел Вилли Мессершмитта в полное замешательство. Сначала Вилли ничего не понял, для чего это сделано. Управление 2-го воздушного флота Люфтваффе под командованием генерал-фельдмаршала Кессельринга вместе со своим 2-м авиакорпусом снялось с центрального участка Восточного фронта и перелетело на Сицилию, где приняло под свое начало воюющий там 10-й авиакорпус. «Такого подарка

русские не ожидали», – подумал Вилли.

Но оказалось, что подарок русским сделали англичане своим наступлением и победой над немецкими войсками в Северной Африке. Теперь ход Гитлера становился понятным. Уж слишком активны стали англичане в Северной Африке. И он решил покончить с ними здесь раз и навсегда. Пока русская зима сковала его армию, он решил, что успеет обернуться. Разгромит англичан здесь, в теплых краях, а весной вернет авиацию на Восточный фронт для наступления на Кавказ.

Численность немецких самолетов в районе Средиземного моря за счет машин, снятых с Восточного фронта, удвоилась. Для штурма Мальты были собраны большие силы. Но все кончилось ничем. Англичане выстояли, оттянули на себя большое число немецких боевых самолетов, заставили их израсходовать много бомб, снарядов и бензина и уничтожили около 500 машин.

Для Вилли становилось очевидным, что война на два фронта истощает ресурсы Люфтваффе и не приносит желаемых результатов. А непрекращающиеся ночные бомбардировки городов Германии, ее портов и морских баз напоминали немцам о том, что антигитлеровская коалиция уже работает. Ночной налет англичан на город Любек 28 марта 1942 года для немцев был очень страшный. Старинный город сгорел от края и до края: 256 убитых, 100 пропали без вести и 15 тыс. жителей эвакуированы.

В конце мая англичане организовали налет свыше тысячи бомбардировщиков на Кельн: 469 убитых, 5 тысяч раненых и 45 тысяч лишились крова. После битвы за Англию это был второй удар по репутации Геринга.

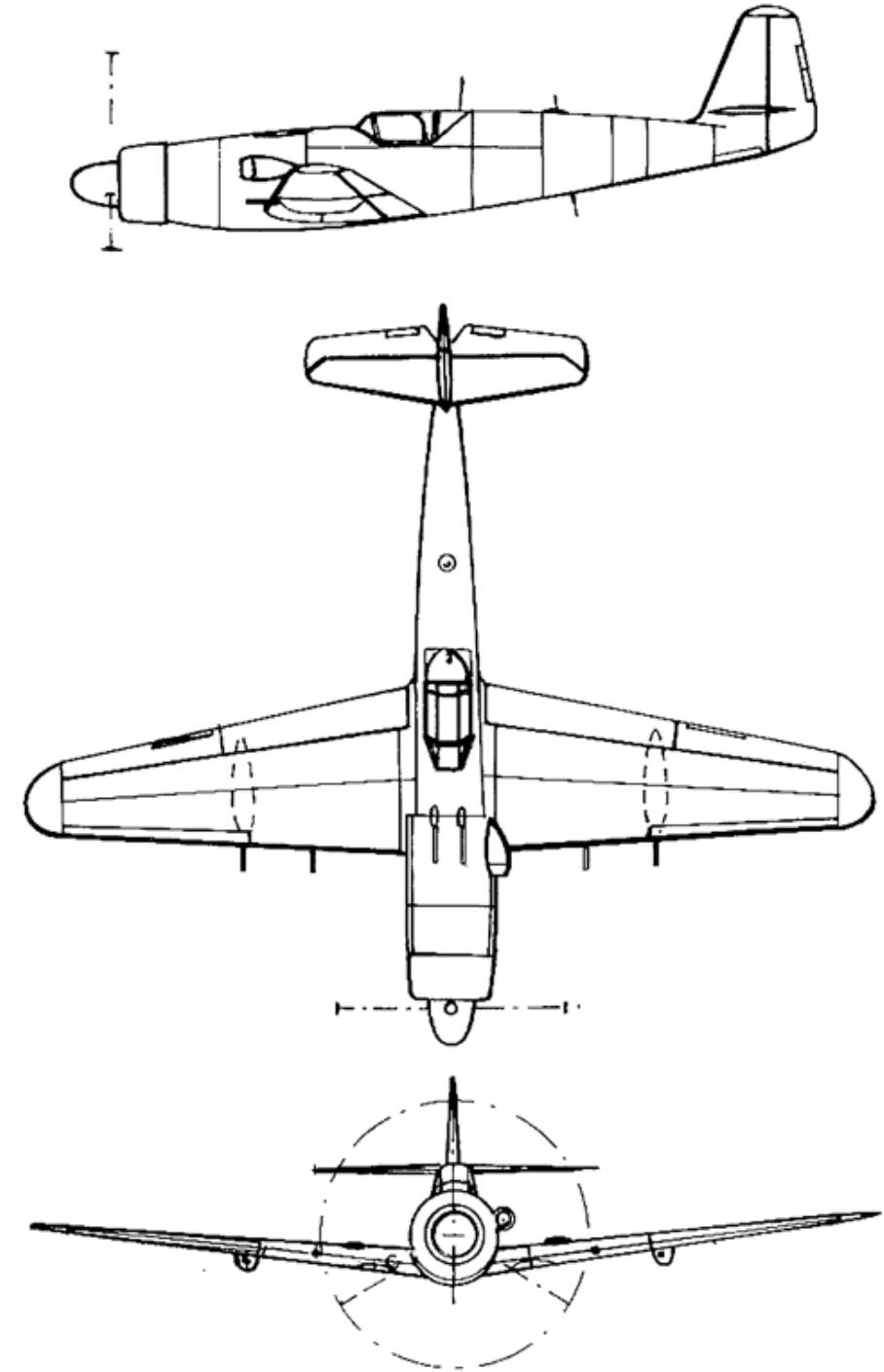
В это же время в небе над Германией появился дневной разведчик «Москито» со скоростью 720 км/ч, который спокойно летал на высоте 11,5 км. Потом в вариантах бомбардировщика и ночного истребителя он станет самым смертоносным самолетом для немцев. Теперь у Вилли Мессершмитта был конкретный враг – высотный и скоростной «Москито». Надо было повышать высотность и скорость его истребителей.

Еще в мае 1939 года взлетел опытный истребитель Ме-209 V-4, который Вилли спроектировал как вариант рекордного скоростного самолета. Но тогда летчик-испытатель и инженер Вурстер дал отрицательное заключение по истребителю из-за его плохих взлетно-посадочных и пилотажных характеристик. Это подтвердили и военные летчики, которые могли сравнить его с проходившим у них летные испытания Bf-109F. На этом проект и закончился. В 1940 году эту опытную машину Вилли пытался продать русским. Но авиаконструктор Александр Яковлев и другие члены закупочной комиссии от этого предложения

отказались.

В марте 1942 года у Вилли появилась идея воскресить преемника 109-го, используя конструктивные элементы «Густава» в сочетании с новой силовой установкой, шасси с широкой колеей и новым килем.

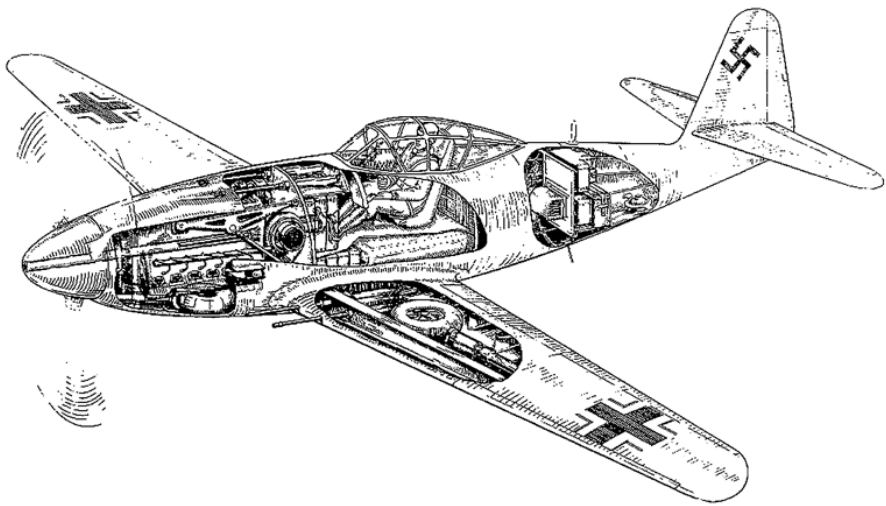
Новый Ме-209 рождался в группе Рихада Бауэра с круглым носом из-за кольцевого радиатора за обтекателем винта. Шесть стволов вооружения – четыре пушки МК-108 калибра 30 мм фирмы Rheinmetall-Borsig и две пушки MG-151 калибра 20 мм фирмы «Маузер». Основные ноги шасси крепились в консолях крыла и убирались в сторону фюзеляжа.



Общий вид истребителя Ме-209, 1942 год.

Разработка нового истребителя Ме-209 началась, когда уже полным ходом выпускались чертежи другого нового истребителя

Мессершмитта для замены 109-го. Это был Ме-309. Основные ноу-хау, которые легли в основу его облика, Вилли уже проверил на опытных 109-х машинах. Убираемый радиатор в нижней части фюзеляжа сначала был испытан на Bf-109 V-24 в натурной аэродинамической трубе Геттингена, а затем в полетах на Bf-109 V-31. Два варианта конструкции гермокабины испытаны в летных условиях на опытных V-30 и V-30a. Передняя нога шасси была установлена и испытана на Bf-109F V-1. Мессершмитту было заказано девять опытных Ме-309.



Компоновка нового истребителя Ме-309.

Мильх надеялся, что когда в 1943 году начнется массовый выпуск Ме-309, то Мессершмитт снова будет производить прекрасный самолет. Но пока он только выдает много идей, которые не могут сравниться с успехом его предвоенного 109-го.

Скоростные рулежки прототипа Ме-309 V-1 с мотором 603, носовой и разнесенными основными стойками шасси, убираемым радиатором и гермокабиной начались 27 июня 1942 года. Они выявили шимми носового колеса. Дефект был устранен установкой демпфера. Через три недели он взлетел в Аугсбурге. Но первый полет длился всего семь минут из-за перегрева двигателя. Успела также отказать гидросистема, и шасси невозможно было убрать. Последующие летные испытания выявили необходимость ряда изменений конструкции. Перепробовали пять вариантов килей, а машина продолжала рыскать на разбеге.

Первый опытный истребитель Ме-309 V-1, 1942 год.

Показ первого опытного 309-го полковнику Голланду в Рехлине состоялся в ноябре. На нем летал очень авторитетный летчик-инженер Баувейс. Он не был в восторге от нового истребителя и сделал вывод, что Bf-109G «Густав» ничем не хуже. Программу Ме-309 закроют в пользу Ме-209, который военным казался более естественным преемником знаменитого 109-го.

Через полгода после отстранения Вилли Мессершмитта от руководства его компанией он получил новый удар. В госпитале Мюнхена после непродолжительной болезни сердца 7 ноября 1942 года скончался исполнительный директор, бригадефюрер СС Теодор (Тео) Кронейс. Прощальную церемонию в сборочном цехе завода в Регенсбурге открыл гауляйтер Баварии группенфюрер СС Фриц Вахтлер. Вилли Мессершмитт в своей трогательной речи отдал дань уважения своему другу и говорил о его человеческих качествах и умелом руководстве компанией.

Высадка союзных войск в Алжире 8 ноября 1942 года оказалась совершенно непредсказуемой. В самый критический момент Сталинградской битвы на Восточном фронте пришлось перегнать в Средиземноморье более 400 самолетов. Особенно большое значение для русских имела переброска из Северной Норвегии 150 бомбардировщиков и торпедоносцев, топивших конвои из Англии с грузами для Советского Союза. На Север они до конца войны так и не вернутся, завязнув на Средиземном море.

Вилли внимательно следил за ходом немецкого наступления на Сталинград, отмечая на карте иголками с флажками движущуюся линию Восточного фронта. К новому году в Сталинграде стало совсем плохо. Только 14 января 1943 года Гитлер приказал Мильху спасти 6-ю армию Паулюса в Сталинграде и дал ему чрезвычайные полномочия. К этому времени, благодаря упорству Гитлера, послушанию Паулюса и

тщеславию Геринга, армия прочно сидела в капкане и была уже обречена.

На аэродроме Тазинская, в 250 км от Сталинграда, базировались транспортные Ju-52, которые брали 2 тонны груза. Мильх собирал их отовсюду, откуда только мог. Там скопилось 600 транспортных самолетов. На временном аэродроме Морозовск, в 200 км от Сталинграда, базировались бомбардировщики He-111, которые брали 1,5 тонны груза. К снабжению по воздуху окруженной армии Мильх привлек все имеющиеся самолеты, даже опытные: Ju-86, Fw-200, Ju-90. Несколько четырехмоторных транспортных машин Ju-290 доставляли по 10 тонн груза и увозили по 70 раненых солдат. Потери самолетов были ужасающими, а сбитые экипажи знали, что уже никогда не вырвутся из котла.

Когда русские танки ворвались на аэродром Тазинская, находившиеся там 124 транспортных «Юнкерса» сумели улететь. Теперь транспортная авиация базировалась на аэродроме Новочеркасск в 350 км от Сталинграда. Число самолето-вылетов уменьшилось. Армия Паулюса начала голодать, командиры говорили о предательстве Люфтваффе.

Вилли потом узнал, что в этой транспортной операции, руководимой Мильхом, было потеряно 266 транспортных Ju-52 и 165 бомбардировщиков He-111.

В Англии и Северной Африке появились американские тяжелые бомбардировщики B-17 с более точными прицелами и B-24 с турбонаддувом двигателей. И опять Герингу пришлось забирать истребители и транспортные самолеты с Восточного фронта.

Вилли Мессершмитт уже давно значительную часть истребителей поставляет по заказам Люфтваффе в тропическом варианте для Северной Африки и Средиземноморья. В последнее время таких заказов стало больше. Теперь все новые истребители поставляются не на Восточный фронт, а на запад и на юг.

Наращивание сил союзников на Средиземноморском театре весной 1943 года заставило Гитлера принять решение о переводе туда с Восточного фронта легендарного фон Рихтгофена и самых опытных офицеров его штаба. Без новых истребителей и опытных командиров в ходе Курской битвы Люфтваффе окончательно потеряли превосходство в воздухе на Восточном фронте.

Вилли Мессершмитт стоял у новой карты, которая висела на стене кабинета. Это уже не была карта Советского Союза с линией Восточного фронта, теперь перед его взором простиралась вся Европа с Северной Африкой внизу. Враги Германии теперь

обложили ее со всех сторон. Английские самолеты, крейсеры и подводные лодки топят немецкие корабли на западе. Английские и американские солдаты сражаются с немецкими в Северной Африке, их самолеты топят немецкие конвои в Средиземном море и перекрывают «кислород» Африканскому корпусу Роммеля. Усиление их авиационной группировки на острове Мальта – прямой путь к господству на всем Средиземном море. Военная обстановка на юге становится все опаснее. А на Восточном фронте явно не хватает боевых самолетов. Авиационные полки его истребителей непрерывно перебрасывают с одного участка этого огромного фронта на другой, чтобы заткнуть образовавшуюся дыру. Хорошо, что он с самого начала так заботился об эксплуатационной технологичности истребителя, снижению времени его подготовки к повторному вылету и эксплуатации на неподготовленных аэродромах.

Вилли переводит взгляд с востока карты на юг и обратно, и вдруг ему становится ясно, что у антигитлеровской коалиции имеется один общий штаб и один главнокомандующий, который планирует все их боевые операции против Германии. Уж слишком точно по времени они проводятся.

Как только русские затянули немецкую армию в Сталинград и начали ее изматывать, так 8 ноября 1942 года союзные войска высадились в Алжире и оттянули с Восточного фронта так нужные там силы. А когда Гитлер бросил Манштейна с его танковыми дивизиями на деблокирование армии Паулюса в Сталинграде, союзники 15 декабря начали новое наступление в Северной Африке и захватили Триполи. Теперь надо было спасать и усиливать Африканский корпус Роммеля. В результате все летнее наступление Вермахта на Восточном фронте провалилось с огромными потерями.

И вот теперь, как только Германия собрала все силы и Вермахт сосредоточил свои дивизии для решающего летнего наступления на Восточном фронте у Курского выступа, союзники, выкурившие немцев из Северной Африки и завладевшие ее аэродромами и портами, накапливают силы для вторжения и смертельного удара по Германии с юга. Но где оно произойдет?

Вилли взял большое увеличительное стекло и внимательно разглядывал северное побережье Средиземного моря. Они могут высадиться в Южной Франции, и оттуда прямая дорога в Германию. А могут и в Италии. Или, пожалуй, еще удобнее в Греции.

И фельдмаршал Кейтель тоже не знал, где на Юге высадятся союзники. Но что это вот-вот произойдет, сомнений не было. Уж слишком много войск и десантных кораблей они скопили в

портах Северной Африки. Поэтому опять, скрепя сердце, пришлось обделять Восточный фронт и в первую очередь силами Люфтваффе. Срочно в Средиземноморье организовали фактически еще один воздушный флот. Теперь 2-й воздушный флот отвечал только за Центральное Средиземноморье и Италию, а командование им принял фельдмаршал фон Рихтгофен. Новое авиационное соединение «Юго-Восток» отвечало за Грецию, Крит и Балканы. Командные посты в обоих флотах заняли проверенные и энергичные офицеры. Даже инспектора истребительной и штурмовой авиации, генерала Адольфа Голланда, откомандировали сюда на длительный срок для восстановления эффективности боевой работы.

Вторжение союзных армий с юга на Европейский континент считалось очень опасным. С середины мая и до начала июля 1943 года на юг Европы было дополнительно отправлено 440 боевых самолетов, больше половины которых были одномоторные истребители. С его, Мессершмитта, авиазаводов прямо на Юг отправляли 40 % выпускавшихся истребителей.

В июне бомбардировщики союзников разбили немецкие аэродромы на Сардинии и Сицилии, вынудив Люфтваффе перебазировать свои самолеты в Италию, а несколько сот бомбардировщиков – в ее северную часть и в Южную Францию.

Вилли стоял с лупой у карты Европы и был ошарашен пронзившим его сознание озарением. Ведь за два дня до начала наступления Вермахта на Курской дуге авиация союзников в Средиземноморье начала интенсивную воздушную подготовку района высадки, продолжавшуюся неделю, в ходе которой было уничтожено более ста немецких самолетов.

В ночь на 10 июля 1943 года, когда танковые дивизии Вермахта увязли под Курском, началась высадка десанта союзников на Сицилии. Через неделю о пребывании здесь немцев и итальянцев напоминали 1100 поврежденных самолетов, брошенных при отступлении.

Через месяц с небольшим после захвата Сицилии десант союников высадился в носке «итальянского сапога» – в Реджо. А через пять дней флот вторжения вошел в залив Салерно, южнее Неаполя. Началось широкомасштабное наступление союзных армий в Италии. Король объявил выход Италии из войны и арестовал Муссолини. Но немцы его выкрали и оккупировали северную часть страны, сняли с Восточного фронта и направили сюда значительные силы Вермахта и продолжали драться с союзниками. Антигитлеровская коалиция действовала.

Глава 9
Проекты самолетов войны

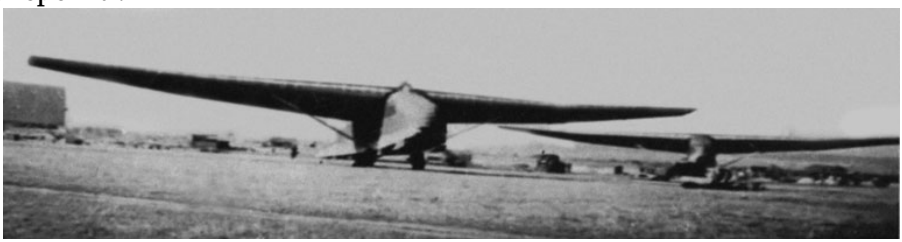
Десантный планер

Он взлетел в первый раз 25 февраля 1941 года. Зрелище было завораживающее. На фоне белых полей в начале расчищенной от снега полосы стояла громадная темная птица с высоко распростертыми крыльями невиданного размаха в 55 метров и задранным кверху хвостом. Вокруг нее копошились маленькие черненькие людишки. Она уже хотела взлететь, но сама не могла. Перед ней на полосе на приличном расстоянии стоял сильный четырехмоторный пассажирский лайнер «Юнкерс-90», с которым птица была соединена тросом. Когда все было готово, летчик-испытатель Карл Баур и наблюдатель Курт Зеллер заняли свои места в очень высоко расположенной кабине, люди отошли, моторы лайнера взревели, он начал медленно двигаться вперед, трос натянулся, и гигантский планер Мессершмитта Ме-321 V-1 послушно покатился за буксировщиком.

Эту живую картину – мчащихся двух гигантов, поднятые ими вихри снежной пыли по бокам полосы, надрывный рев моторов «Юнкерса» и плавный отрыв его планера – Вилли Мессершмитт не забудет никогда. Конечно, планер был пустой, и его вес был вдвое меньше расчетного взлетного, но в первом вылете надо было проверить его управляемость и устойчивость. Сейчас важно было одно – он летел! Вот он отцепился и свободно парил в зимнем воздухе. Это летающее чудо было реализацией его дерзкого замысла. Он, Вилли Мессершмитт, придумал, и тысячи людей трудились почти пять месяцев, чтобы все увидели – гигант летит. Вилли смотрит на свои часы-хронометр – прошло двадцать минут полета. Карл на глазах изумленных зрителей заваливает эту махину в левый вираж, выходит на створ полосы, аккуратно подводит гигант к ее началу и совершает красивую посадку.

А ведь очень многие были в недоумении, когда конструктор скоростных самолетов, даже ракетного и реактивного, предложил строить такую тихоходную громадину. Поэтому с самого начала дали контракт и деньги также и компании «Юнкерс» для постройки их опытных образцов тяжелого планера. Тут уж Вилли Мессершмитт не мог никак допустить, чтобы конкурент воспользовался его идеей и сорвал большой куш. Тем более что конструкторы «Юнкерса» имели огромный опыт создания тяжелых и больших машин. Он не выпускал из рук разработку

этого проекта ни на день, сразу организовал отдельную группу конструкторов во главе с Джозефом Фрелихом, отправил большую модель планера на продувку в трехметровой аэродинамической трубе в Берлине. Продувки подтвердили высокое качество выбранной Вилли схемы высокоплана с крылом большого удлинения, несмотря на расчалки-подкосы крыльев и оперения.



Десантные планеры Мессершмитта Ме-321 «Гиганты».

Вилли пробил под этот проект два завода со своими аэродромами: в Лайпхайме, в ста километрах западнее Аугсбурга, и в Обертраублинге, юго-восточнее Регенсбурга. Министерство пошло на это потому, что здесь было легче обеспечить секретность работ, а в Аугсбурге и Регенсбурге уже не было места для организации такого производства. Больших ангаров не было, и общую сборку огромных планеров организовали под открытым небом. Квалифицированных рабочих тоже не хватало.

Для изготовления узлов и деталей планера была организована широкая кооперация с гражданскими заводами и мастерскими. Силовые элементы каркаса планера в виде сварных ферм из стальных труб заказывались на машиностроительном заводе в Дюссельдорфе под названием «Ферменные мачты» и доставлялись на сборку в готовом виде. Отдельные деревянные панели и узлы поставлялись мебельными фабриками, плотницкими и столярными мастерскими.

Только передняя кромка крыла обшивалась фанерой, остальные поверхности – тканью. Трехместная кабина экипажа располагалась на высоте пяти с половиной метров над землей. Расчаленное хвостовое оперение имело деревянный каркас, обтянутый тканью. Установка стабилизатора обеспечивалась гидромотором.

Шасси планера Вилли Мессершмитт сделал комбинированным. Для единственного боевого взлета использовалась основная опора в виде сбрасываемой оси с двумя огромными, в человеческий рост, колесами на концах и две носовые стойки с поворотными вилками и колесами от 109-го истребителя. Посадка производилась на четыре полоза с амортизаторами снизу фюзеляжа и две передние стойки.

Вилли Мессершмитту удалось первому в мире создать десантный планер с грузовым отсеком длиной 11 м, шириной 3,15 м и высотой 3,3 м. Через передние ворота с двумя открываемыми створками в него могли заезжать танки моделей IV или V, гусеничная машина-тягач с зенитным 88-мм орудием, два грузовика и т. д. При установке в грузовом отсеке дополнительного пола «Гигант» мог доставить 175 солдат с оружием. Как не раз уже бывало в начале конструкторской деятельности Вилли Мессершмитта, вес перевозимой нагрузки в два раза превышал вес конструкции летательного аппарата. При собственном весе 12,5 тонн «Гигант» мог поднять груз до 27 тонн.

Вилли Мессершмитт создал свой последний планер, но такой, какого не было ни в одной стране, кроме его Германии.

Каждый из двух заводов в 1941 году построил по 100 планеров, но наступила суровая зима, а «Гиганты» стояли под открытым небом. Они изначально были рассчитаны на один полет. Их склеенная обшивка из фанеры и ткани не была долговечной. Весной машины пришлось ремонтировать, а часть просто уничтожили.

Конкурент Юнкерс тоже не дремал: через два месяца после первого вылета «Гиганта» Мессершмитта тот же пассажирский лайнер вытянул в небо их тяжелый планер. Они создали полностью деревянный «Мамонт» Ju-322. Это был низкоплан с очень толстым крылом, размах которого был на семь метров больше, чем у Ме-321. Но его полезная нагрузка была вдвое меньшей, и он уже не мог стать фаворитом. Но последней каплей, поставившей точку в конкурентной борьбе, было происшествие, случившееся на стоянке «Мамонта». Когда легкий танк заезжал в его чрево, деревянный пол не выдержал нагрузки, и танк провалился на землю. Второй летный «Мамонт» неудачно приземлился вне аэродрома и получил повреждения. Оба прототипа, а также заготовленные деревянные детали еще на сто машин были использованы для отопления печей в холодную зиму.

Но и в проекте Вилли Мессершмитта были слабые места. Уже первый вылет «Гиганта» выявил очень большие потребные усилия на штурвале, уменьшить которые без бустеров было очень трудно. Большой проблемой оказалась посадка нескольких планеров на полосу аэродрома. После посадки первого он слишком долго перекрывал полосу из-за невозможности его быстрой эвакуации. Первоначальный вариант буксировки четырьмя 110-ми закончился катастрофой одного из них, и Вилли остановился на более надежной «тройке» буксировщиков.

Первый полк больших десантных планеров Люфтваффе был

сформирован в июне 1941 года и базировался тут же, на аэродроме в Лайпхайме. Он насчитывал 18 планеров Ме-321 и 36 буксировщиков Bf-110. Полк отрабатывал технику десантирования с прицелом когда-нибудь совершить выброску тяжелого вооружения на территорию Англии. Но вдруг появилась новая задача – доставить топливо и масло оторвавшимся от тылов танковым дивизиям в России.

Вилли Мессершмитт внимательно отслеживал все перипетии эксплуатации своих «Гигантов» и сразу послал своего представителя консультировать военных. Перегоняли планеры на Восточный фронт с пятью посадками для заправки «троек» буксировщиков. Летели со скоростью 180 км/ч. Задачу снабжения топливом по воздуху «Гиганты» выполнили блестяще, только время подготовки повторного вылета всей упряжки оказалось великоватым. Весной 1942 года они базировались под Ригой и продолжали снабжать Вермахт топливом и вооружением.

С самого начала разработки тяжелых планеров для десантирования в Англии Техническое управление Министерства авиации сомневалось в работоспособности «упряжки» Мессершмитта и искало, кому бы заказать специальный мощный буксировщик. Хейнкель с подачи Удета предложил соединить общим крылом два своих двухмоторных бомбардировщика Не-111 и на месте стыка установить секцию с пятым мотором. Получился Не-111Z «Сиамские близнецы», и он хорошо выполнял функцию буксировщика Ме-321, но его мощности не хватало, чтобы оторвать от земли планер с максимальной нагрузкой. Было построено двадцать таких буксировщиков. В 1942 году они заменили упряжки Мессершмитта. Скорость, высота и продолжительность буксировки «Гигантов» возросли. В новой конфигурации «Гиганты» обеспечили в России воздушный мост Крым – Кубань.

Взлет «Гиганта» на буксире «Сиамских близнецов».

Но Вилли Мессершмитт решил добиться, чтобы его максимально нагруженный «Гигант» взлетал с коротких полос. Он установил под крыльями по четыре блока ракетных двигателей Вальтера общей тягой в четыре тонны и проводил летные испытания с различными нагрузками.

Взлет «Гиганта» с ракетными двигателями. Сброс основных колес.

Оказалось, что для уверенного взлета с максимальной нагрузкой на буксире у He-111Z достаточно шести блоков ракетных двигателей Вальтера. Теперь планер мог перелететь линию фронта и доставить тяжелое вооружение или обеспечить доставку срочных грузов частям на различных участках фронта. Свою службу грузовые планеры Мессершмитта закончили летом 1944 года, вылетая из Неаполя с грузом для обороняющихся частей Вермахта, но вернуться обратно они уже не могли.

Военно-транспортный самолет

Профессор Мессершмитт и бригадефюрер СС Кронейс прибыли 21 января 1941 года в Берлин на совещание с Удетом. В шикарном кабинете Удета они увидели его зама генерал-майора Плоха. Вилли добивался заказа на строительство опытных экземпляров военно-транспортного четырехмоторного самолета на основе его десантного планера Ме-321. Хотя планер только готовился к первому полету, Вилли уже проработал с Вольдемаром Войтом предложение по переделке его в самолет. Была проблема с двигателями, поскольку все подходящие немецкие были в большом дефиците. Но Вилли пришел к Удету не с пустыми руками. Он присмотрел подходящий двигатель – французский. На все это нужно было получить согласие Удета.

Гости так красноречиво доказывали необходимость разработки еще одного мобильного инструмента для десантирования тяжелого вооружения, что Удет и Плох уже готовы были подписать все бумаги. Но когда Тео Кронейс напомнил, что Гитлер очень высоко оценил инициативу профессора Мессершмитта по созданию средств доставки тяжелого вооружения в тыл противника, хозяин кабинета тут же схватил трубку телефона и приказал доставить в компанию

Мессершмитта двадцать трофейных французских двигателей для будущего военно-транспортного самолета Ме-323.

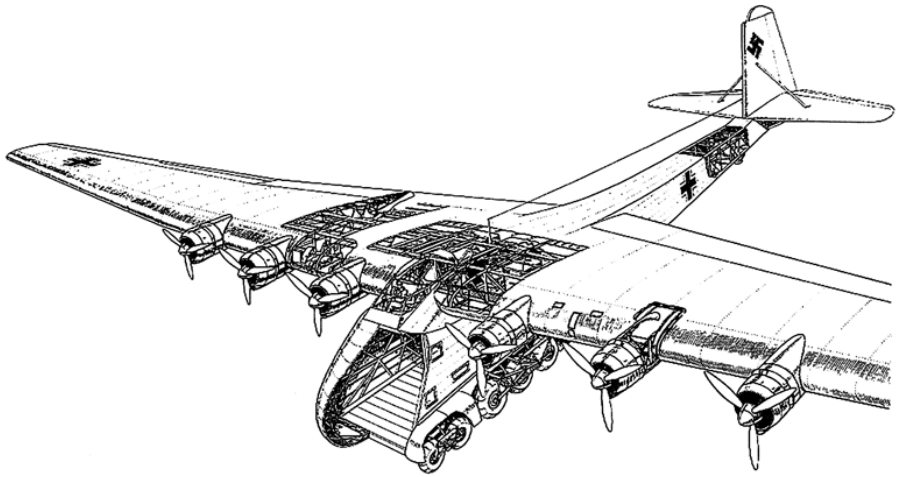
Вилли радовался еще одной маленькой победе – он будет создавать первый в мире военно-транспортный самолет, способный садиться с важным грузом на траву и взлетать с нее. А тут и приятная новость. Геринг награждает его престижной «Медалью участника войны» 1-го класса. А вскоре и сам «Железный человек» пожаловал к нему на завод с визитом.

Представитель Мессершмитта отправился во Францию в городок Мериньяк, на авиационный завод, где продолжали серийно выпускать Блох-175 с двигателями Гном-Рон 14N. Двигатель представлял собой двойную 14-цилиндровую звезду воздушного охлаждения взлетной мощностью 1140 л.с. и выпускался в двух вариантах: с левым направлением вращения винта и с правым. На правое крыло устанавливались моторы с правым вращением, а на левое – с левым.

Они-то вместе с их воздушными винтами, моторамами, капотами, трубопроводами, радиаторами и были нужны Вилли Мессершмитту для самолета «Гигант». В оговоренном с Удетом количестве их отправили на его завод в Лайпхайме. Вилли со своими конструкторами быстро разработал чертежи установки четырех этих моторов, усиленного крыла с топливными баками, системы управления двигателями и гидросистемы. В рекордно короткое время Ме-323 V-1a был готов, и 21 апреля 1941 года он взлетел.

Но когда его нагрузили десятью тоннами, мощности двигателей явно не хватало. Вилли, конечно, распсиховался – Войту досталось на орехи. В производстве уже было еще четыре таких самолета. Но, трезво поразмыслив, Вилли объявил: «Ставим еще два мотора». Это означало дополнительное существенное увеличение веса самолета и снижение веса перевозимого груза. У Ме-323 V-1b он оказался почти в два раза меньше, чем у планера, и составил 12 тонн. Однако и это позволяло доставлять весьма широкую номенклатуру грузов, в т. ч. одну зенитную пушку, трактор, грузовик с грузом, 52 бочки топлива, а также 120–130 солдат либо 60 раненых на носилках. Весной 1942 года шестимоторная громадная птица Ме-323 V-1b взлетела с новым самолетным шасси, заложившим схему для многих будущих военно-транспортных самолетов.

Вдоль каждого борта фюзеляжа разместили по пять колес на рычажных подвесках. Передние два имели меньший диаметр, чем три основные. Все они закрывались большим дюралевым обтекателем.



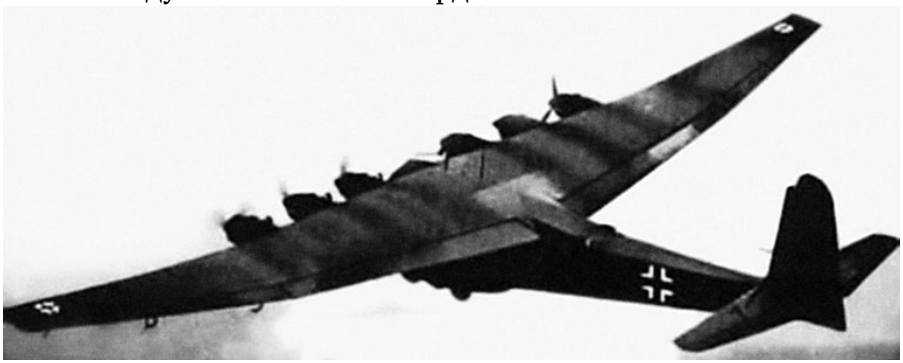
Первый в мире военно-транспортный самолет, 1942 год.

Новшеством были и кабины для двух механиков, обслуживавших двигатели. Их разместили в носке каждого полукрыла между внутренними двигателями. Каждая кабина соединялась лазом с кабиной летчиков и всеми двигателями своего полукрыла, что позволяло обслуживать их прямо в полете. На земле через люк из нее можно было выйти на крыло, а в полете – покинуть горящую машину. В распоряжении механика находились приборы контроля и управления мотоустановками своего полукрыла, а также противопожарное оборудование.

Производство самолета шло по отработанной на планере схеме широкой кооперации, и первые машины просто переоборудовали из планеров. Его кили собирали в Кирхгайме, в центре Германии, и отвозили на юг, в Лайпхайм. Шасси поставляла Шкода в Пилзене. Общую сборку по-прежнему производили на открытом воздухе. Небольшая группа конструкторов и технологов Мессершмитта руководила работой двух тысяч малоквалифицированных рабочих, многие из которых были иностранцами.

Осенью 1942 года Вилли уже поздравлял первую группу летчиков транспортной авиации, летавших на Ju-52 и теперь прошедших переподготовку на Me-323D-1 здесь, в Лайпхайме. А перед Новым годом Вилли получил очень приятный подарок – письмо с подробным описанием демонстрации боевой эффективности его 323-х в обеспечении успешной войсковой операции на побережье Туниса. Его самолеты из Неаполя вовремя доставили на захваченный плацдарм у города Бизерты много орудий, с помощью которых удалось за два дня ожесточенных боев подбить 28 американских танков и развить плацдарм. Там же, в Северной Африке, эти большие тихоходные и

неповоротливые самолеты проявили высокую живучесть под огнем с воздуха. Вилли очень гордился своими гигантами.



Доставка грузов по воздуху самолетами Мессершмитта

Но ожесточенная война в Средиземноморье не обходилась без потерь. Многие машины были повреждены на земле во время налетов английских и американских бомбардировщиков и истребителей. Всего здесь было потеряно 83 транспортника Мессершмитта, из них сбито было только 25.

Вилли знал из донесений, что после недолгого отдыха, пополнения личным составом и новыми Me-323E-1 эскадру его транспортников перебросили на Восточный фронт на авиабазы Кечкемет в Венгрии и Фокшаны в Румынии. Оттуда они отправлялись для выполнения заданий на различные участки фронта – от Севастополя до Риги. В конце 1943 года – начале 1944 года самолеты доставляли различные грузы войскам, сражавшимся на Никопольском плацдарме. Начиная с ноября 1943 года и до начала мая 1944 года две эскадрильи регулярно выполняли полеты из Одессы в Севастополь и обратно. В первой половине апреля они доставили 30 артиллерийских орудий. Активность советских истребителей была невысокой. Лишь один Me-323 был ими сбит. Украинским партизанам повезло больше. Огромный, медленно летящий на небольшой высоте самолет представлял собой хорошую мишень, и им удалось завалить два транспортника.

Всего на Восточном фронте 323-е произвели 2000 вылетов, в которых перевезли почти 18 тыс. тонн грузов. Военно-транспортный самолет Мессершмитта превосходил основной транспортник Люфтваффе Ju-52 по грузоподъемности в пять раз, а по расходу бензина на тонно-километр – почти в два раза. Простые, доступные материалы, примененные в конструкции Me-323, сделали его относительно недорогим и очень ремонтопригодным. Большая дверь в носу фюзеляжа обеспечила свободный доступ в грузовую кабину на всю ее ширину и высоту,

что очень облегчало погрузочные работы. Установка второй палубы заметно расширила транспортные возможности самолета.

Военно-транспортный Ме-323 был первым в мире специализированным самолетом такого типа. Вилли Мессершмитт реализовал в нем такие передовые для своего времени решения, как широкий фюзеляж, большой передний грузолюк, трансформируемая грузовая кабина, многоколесное шасси. Потом все это использовали другие авиаконструкторы.

Дальний бомбардировщик

Пять лет пролетело с того памятного визита Гитлера на завод в Аугсбурге, когда Вилли Мессершмитт, показывая высокому гостю макет дальнего бомбардировщика, пытался выбить заказ на постройку опытных образцов. Тогда ничего не получилось. А сегодня почти готовый к первому вылету его дальний четырехмоторный бомбардировщик с размахом крыла в 39 метров и весом 45 тонн красуется на площадке перед ангаром завода в Аугсбурге.

Вилли умеет добиваться своего. Хотя задача была очень трудная, она требовала огромного объема исследований в аэродинамических трубах и в лабораториях прочности материалов и конструкций. И он все это прошел так успешно еще и потому, что его главным исследовательским инструментом были летные испытания опытных самолетов. Тот опыт, который Вилли получил в процессе доводки и летных испытаний двух опытных образцов дальнего двухмоторного Ме-261, дорогого стоил. Этот самолет проектировался для торжественной доставки из Берлина в Токио олимпийского огня при открытии там игр 1940 года. Но теперь он рассматривался как дальний разведчик.

В памятной записке в Проектбюро Войту от 20 декабря 1940 года Вилли пишет о необходимости проработки на базе Ме-261 четырехмоторного самолета с двигателями DB-603 и дальностью двадцать тысяч километров. Дальность и скорость – параметры, на которые они должны ориентироваться.

В это время лидеры Германии предпринимали отчаянные шаги, чтобы активизировать прогерманские настроения среди американцев и не допустить вступления США в войну против Германии. Вилли Мессершмитт 20 марта 1941 года пишет письмо Удету: «…Я имею три Ме-261, чтобы разбросить листовки над США, а также можно использовать для этой цели Ме-323 с дополнительными баками. Только дайте мне инженеров».

И ему дали… контракт на разработку и постройку опытных образцов «четырехмоторного самолета с нагрузкой в две тонны

для полетов в Соединенные Штаты».

Работа в конструкторском бюро кипела. Раз дали денег – работаем! Машина большая, но уже был опыт двухмоторных Bf-110 и Me-261, а тут выпуск ее рабочих чертежей совпал с разработкой четырехмоторного транспортника Me-323. На заводе в Аугсбурге сразу заложили постройку трех опытных машин.

Вилли решил установить носовую стойку шасси, убираемую назад. Основные разнесенные стойки с одним колесом крепились к лонжерону крыла и убирались к фюзеляжу. Два пилота сидели в остекленной сверху и сбоков носовой части фюзеляжа. Для снижения сопротивления фюзеляжа Вилли отказался от выступающего фонаря кабины. Кабина была негерметичной. Вся силовая установка была взята с двухмоторного «Юнкерса-88А-4». Круглые капоты моторов с кольцевыми радиаторами создавали впечатление, что на машине установлены двигатели воздушного охлаждения. Вилли предназначал первый опытный Me-264 V-1 для отработки управляемости и оценки летных характеристик. Он должен был взлететь в мае 1942 года. Два других – для отработки оборудования, вооружения и боевого применения.

Но у Вилли были и конкуренты – Фокке-Вульф, Хейнкель и Юнкерс. И они не дремали. Фокке-Вульф переделал свой четырехмоторный «Кондор» в дальний бомбардировщик, Хейнкель проработал модернизацию своего He-177, а конструкторское бюро Юнкерса в Праге приступило к разработке шестимоторного Ju-390 с размахом крыла 47 метров. Второй опытный «Юнкерс» взлетит в октябре 1943 года. Он уже будет оснащен локатором и дистанционно управляемыми пушечными турелями с гидравлическими приводами. В начале 1944 года он уже будет держаться в воздухе 32 часа. Вылетев из Франции, он не долетит всего 20 километров до побережья США у Нью-Йорка и вернется.

Несмотря на то что это должно было произойти и ожидалось, сердце Вилли сжалось, когда 12 декабря 1941 года по радио сообщили: война с Соединенными Штатами. Он слишком хорошо знал производственный потенциал авиапромышленности этой страны. Настроение было паршивое. А тут еще комиссия Министерства авиации рекомендовала немедленно прекратить производство Me-210 и все оставшиеся детали использовать на производство Bf-110. Расформировали полк из 18 десантных планеров Me-321 под командованием Фрица Морзика, базировавшийся в Лапхайме.

Пока строились опытные экземпляры, не стало Удета, и Мильх в январе 1942 года закрывает всю программу дальнего

бомбардировщика Мессершмитта. Три опытных пусть достроит и испытает, а дальше ничего. Чтобы долететь до Америки, есть проекты и получше. Вот, например, Курт Танк предлагает шестимоторный Та-400.

Вилли делает ответный ход – подает жалобу, в которой упирает на большой объем работ, уже проведенных по теме Ме-264, и на наличие трех опытных самолетов в различной стадии готовности. Мильх был вынужден назначить комиссию по проверке состояния работ под председательством своего заместителя фон Габленца.

Комиссия констатировала, что разработанный самолет может долететь до побережья США с бомбой в две тонны при отсутствии другого вооружения, но рекомендовала использовать его в качестве дальнего морского разведчика для наведения подводных лодок на конвои морских кораблей. Вилли отвоевал себе право продолжать работы по этому самолету. Он и здесь проявил свои бойцовские качества, не побоялся писать официальную жалобу на фельдмаршала. Конечно, здесь не обошлось без Лилли. Он по-прежнему советовался с ней, когда надо было сделать рискованный шаг, и она поддерживала его своим трезвым расчетом и своей неженской смелостью. Когда дело касалось судьбы его самолета, его частной компании, Вилли преображался. Он знал цену себе и своей независимости.

Летом 1942 года «Юнкерс-288» все еще доводится, как и «Хейнкель-177», а у англичан появились «Ланкастер», «Галифакс» и «Стирлинг». Когда последний вынужденно сел в Дании, его сразу перегнали в Рехлин для изучения.

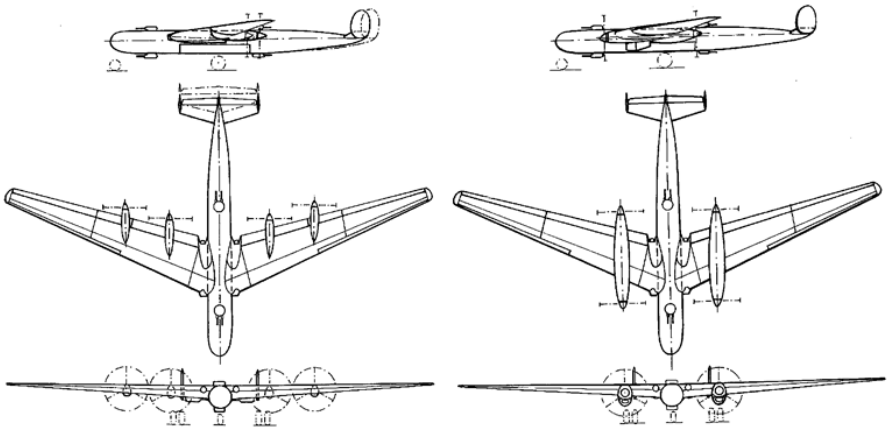
В это время Вилли Мессершмитт получил приглашение на секретную лекцию профессора Вернера Гейзенберга об атомной бомбе для руководителей промышленности. Гейзенберг и его заместитель Вейзакер запросили только 10 тыс. марок на строительство лабораторий и тут же получили их от Шпеера. Атомная программа Германии была еще слишком далека от создания бомбы.

Первый опытный дальний бомбардировщик, 1942 год.

Наконец, зимним хмурым утроМ-23 декабря распластанный четырехмоторный Ме-264 V-1, поднимая за собой вихри снежной пыли, легко взлетел с полосы Аугсбурга. После плавного приземления летчик-испытатель Карл Баур делился впечатлениями от машины с Вилли: «Машина отличная, только усилия на педалях великоваты».

Летные испытания продолжались на разных аэродромах, выявлялись обычные детские болезни любого нового самолета.

Он так и остался единственным летающим экземпляром этого многолетнего проекта дальнего самолета Вилли Мессершмитта. Два других опытных так и не довели до летных испытаний.



Последние проекты дальнего бомбардировщика, 1944 год.

Весной 1944 года Вилли еще продолжал проектировать дальний бомбардировщик в разных вариантах с комбинированными силовыми установками, сочетая поршневые двигатели с реактивными. Причем реактивные двигатели в обоих вариантах он разместил в корне крыла, уже тогда зная, что такая компоновка значительно снижает вредное сопротивление интерференции крыла с фюзеляжем за счет вымывания и отсоса пограничного слоя. В этих проектах он уже применял стреловидные крылья, свойства которых на больших дозвуковых скоростях изучал в аэродинамических трубах на своих моделях несколько лет.

На последнем совещании у Гитлера, посвященном разработке сверхдальнего бомбардировщика, когда Вилли повесил плакаты со своими проектами и коротко доложил их суть, хозяин кабинета с восторгом начал мечтать о своих новых победах с такими замечательными самолетами.

Вилли просматривал почту в своем новом кабинете в

замаскированном лесном заводе, когда раздался звонок телефона и ему сообщили, что вчера, 18 июля 1944 года, во время бомбежки на аэродроме Меммингем был непоправимо поврежден опытный 264-й. Вилли вскочил из-за стола, подбежал к открытому окну и долго в оцепенении смотрел на зеленые ели. Очнувшись, он почему-то произнес вслух: «Да, а ведь он за полтора года налетал всего тридцать часов».

«Чужой» ракетный перехватчик

Тогда Вилли Мессершмитт и не подозревал, что придется пролить столько крови с этой программой. Все казалось заманчивым – производить серийно необычный маленький самолетик с ракетным двигателем, да еще и без хвоста, который придумал молодой ученый из Научно-исследовательского планерного института. Его сватал доктор Лоренц из департамента исследований министерства. Имя изобретателя было почти русское – Александр Липпиш.

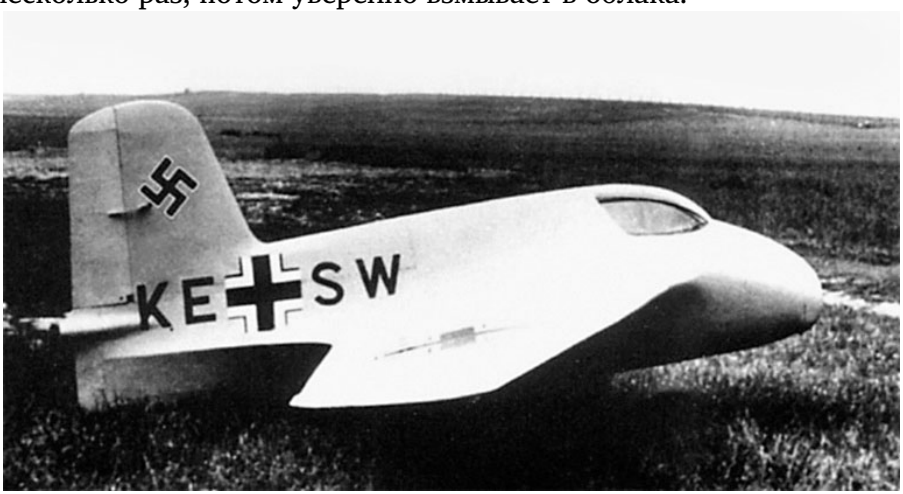
Профессор Липпиш увлекался бесхвостыми планерами. В 1921 году они с Вилли Мессершмиттом одновременно построили свои бесхвостки, но планер S-9 у Вилли оказался неустойчивым из-за его обратной стреловидности. А у планера Александра она была прямая, и он летал устойчиво. Этот эпизод их молодости потом давал моральное право Липпишу считать себя более компетентным, чем Мессершмитт. Работая в планерном институте (DFS), Липпиш в 1935 году получил от Министерства авиации исследовательский контракт на разработку и постройку двух опытных бесхвостых самолетов под индексом DFS-194 под восьмицилиндровый поршневой двигатель Аргус-10С с толкающим винтом в хвостовой части фюзеляжа. Он рекламировал их в качестве будущего истребителя-перехватчика. Когда это стреловидное летающее крыло увидел доктор Лоренс, то его осенило – это идеальная платформа для скоростных испытаний ракетного двигателя Хельмута Вальтера. Но планерный институт не мог служить базой для разворота большой программы строительства ракетных экспериментальных самолетов.

Зная старую любовь Мессершмитта к планерам и новую к скоростным самолетам, Лоренсу не составило большого труда его уговорить. Контракт был подписан, и в ангаре завода в Аугсбурге появились две бесхвостые птички, привезенные Липпишем. А сам он со своей командой обосновался тут же в отдельном помещении конструкторского бюро. Они начали с переделки одного из своих самолетов под ракетный двигатель Вальтера и разработки новой

хвостовой части фюзеляжа с большим килем. Килевые шайбы с концов крыла сняли. Второй самолет так и оставили с шайбами и переделали под планер для испытаний характеристик устойчивости и управляемости этой схемы.

После начала войны с Польшей программе ракетного перехватчика дали самый низкий приоритет. Но Удет был горячим ее защитником. В августе 1940 года на полигоне Пенемюнде известный планерист и летчик-испытатель Хейни Диттмар взлетел на самолете Липпиша с ракетным двигателем. Бесхвосткой можно было управлять.

Первый опытный ракетный истребитель-перехватчик, в разработке конструкции которого принял участие и Вилли Мессершмитт, построили в Аугсбурге в феврале 1941-го и обозначили Ме-163 V-4. Его номер государственной регистации был KE-SW. У него деревянными остались только крылья. Он разбегался на сбрасываемой оси с колесами на ее концах, точно как у грузового планера Мессершмитта Ме-321. А приземлялся на траву на одну центральную выпускаемую лыжу клепаной конструкции. Мессершмитт уже построил десять опытных «Антонов» Ме-163А, когда наконец прибыл обещанный Вальтером двигатель с тягой 750 кг. После примерки на первом опытном их отправили в Пенемюнде. Там двигатель установили, и 13 августа 1941 года Диттмар пошел на взлет. Он разгонялся по полосе с постоянным ускорением, оставляя за собой белый шлейф. Взлет, машина в воздухе в горизонтальном полете, отлетает ось с двумя колесами, самолет поднимается, затем опускается, и так несколько раз, потом уверенно взмывает в облака.



Первый опытный Ме-163А V-4, скорость 1003 км/ч, 1941 год.

2 октября 1941 года Bf-161 поднял Ме-163А V-4 на высоту

4000 метров. Буксир сброшен. Хейни Диттмар запускает двигатель и разгоняет самолет. Но что это? Машина начала вибрировать и опускать нос, переходя в пикирование. Диттмар полностью отклонил ручку управления на себя – никакого толку. Тогда он выключает двигатель. Стало тихо, только привычный планеристу свист воздушного потока. Скорость падала, и машина начала поднимать нос. Управляется! Диттмар повернул к аэродрому.

Скорость, замеренная наземными теодолитами, составила 1003,67 км/ч. Это был мировой рекорд, но его держали в секрете. Липпиш чувствовал себя именинником. Диттмар, Липпиш и Вальтер были награждены почетным дипломом Лилиенталя. А Вилли знал – проблемы перехватчика только начинаются.

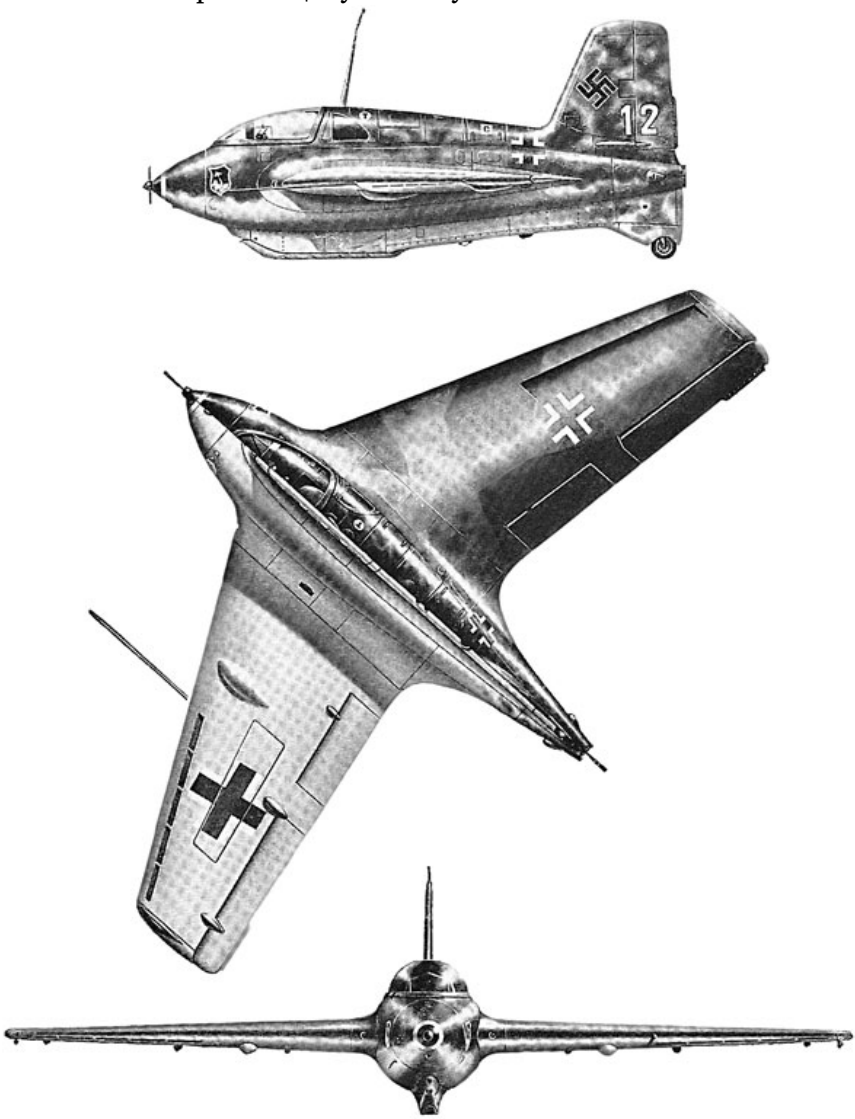
Удет дал программе высший приоритет и выдал контракт на предсерийную партию из 70 Ме-163В-0 с вооружением, которым тут же дали имя «Берта». Мессершмитт построит все 70. Первые 45 будут оснащены двумя пушками калибра 20 мм. Остальные – пушками калибра 30 мм с боекомплектом по 60 снарядов. Пушки устанавливались в корне крыла, под его зализами. Лотки с боезапасом опоясывали сверху бак с окислителем и находились в районе ЦТ самолета, что обеспечивало неизменность центровки при стрельбе. Прицеливание осуществлялось с помощью коллиматорного прицела Реви 16В, установленного над приборной доской, за бронестеклом.

Это уже был модернизированный самолет с множеством изменений, продиктованных предыдущими испытаниями. Диттмар уже мог облетать планерную версию нового самолета летом 1942 года. Мильх после смерти Удета установил для программы ракетного перехватчика самый низкий приоритет. Новые ракетные двигатели для «Берт» задерживались, и Вилли решил использовать время для широкой программы летных испытаний всех систем машины в конфигурации планера.

Не обходилось без аварий. Известная планеристка Ханна Рич летала на безмоторных «Бертах» в качестве летчика-испытателя. В одном из полетов у нее не отделились основные колеса шасси, и она решила садиться на них. Но от первого удара они так самортизировали, что самолет подкинуло, он перевернулся и приземлился вверх ногами. Ханна отделалась синяками и царапинами. Когда она снова вышла на работу, Вилли тепло приветствовал ее и долго жал руку улыбающейся Ханне.

Новую модификацию самолета по результатам этих испытаний проводила уже компания «Клемм», на которую было возложено серийное производство двадцати Ме-163В-0/R-1. Только в августе 1943 года компания «Клемм» начала

устанавливать на опытные машины новые ракетные двигатели Вальтера, но они оказались очень прожорливые. С вооружением вес самолета возрос на целую тонну.



Серийный ракетный перехватчик Ме-163В.

А у Вилли Мессершмитта в Аугсбурге все больше накалялись отношения с Липпишем. На волне успеха своего проекта бесхвостки опека Мессершмитта его начала тяготить. Он захотел отделиться. Тео Кронейс пытался всячески сгладить конфликт, и ему Липпиш открыл карты: «Я ничего не хочу, кроме своего собственного опытного цеха здесь или моего собственного завода, где я мог бы строить самолеты без какого-либо давления извне.

Потому что только я и мои люди имеют необходимый опыт создания по-настоящему боевых самолетов».

Мессершмитт убеждает Липпиша (слева).

Твердая позиция Александра Липпиша, что все новые истребители и бомбардировщики должны быть бесхвостые со стреловидными крыльями, ничего, кроме злобы, у Вилли Мессершмитта не вызывала. Предложениями Липпиша бесхвостых тяжелых истребителей, скоростных бомбардировщиков и модернизированных Ме 163 Техническое управление министерства было завалено. Дело дошло до того, что 2 сентября 1942 года втайне от Мессершмитта Липпиш посылает министру авиации, а затем отзывает проект бесхвостого бомбардировщика. Естественно, последовал вызов к Мессершмитту и разговор на высоких тонах.

26 марта 1943 года директор компании Сейлер вызвал Липпиша и объявил ему приказ министра авиации о его переводе на должность директора Венского научно-исследовательского авиационного института. Сотрудники «Отдела Л» остаются в компании. Он сохраняет в компании статус консультанта.

И Липпиш уехал в Вену, захватив с собой пять самых близких помощников. Остальные восемьдесят были разбросаны по различным отделам Конструкторского бюро и опытного производства. Ведущим конструктором по теме Ме-163 Вилли назначил Рудольфа Рентеля.

Всего истребителей-перехватчиков Ме-163 в разных модификациях было построено 388. К моменту капитуляции Германии в подразделениях «Комет» числилось 80 Ме-163 и 60

пилотов. Их боевая работа началась в трех эскадрильях на аэродроме Брандис, недалеко от Лейпцига, в мае 1944 года и всегда была на грани огромного риска. Ядовитые компоненты топлива, взрывоопасная работа ракетных двигателей, большая скорость отрыва и необходимость сброса колес, заход на посадку «без двигателя», демаскирующая полоса от лыжи на траве и невозможность быстро убрать самолет после посадки в укрытие – все это значительно снизило боевую эффективность этого ракетного перехватчика. Непривычно высокая скорость сближения с бомбардировщиком противника приводила к тому, что пилот перехватчика просто не успевал прицелиться. А стрелки бомбардировщиков часто замечали приближающуюся «Комету» и расстреливали ее.

Вечерами Вилли Мессершмитт часто сидел один за рабочим столом в задумчивости и размышлял о своей судьбе и судьбе своих проектов. Вот перед глазами возникает остроносый и кургузый ракетный перехватчик. Взяв «чужой» неотработанный проект экспериментального самолета, он превратил его в боевую машину. Конечно, ее участие в «Программе защиты Рейха» было чисто моральное. Не его вина, что очень много «Комет» было уничтожено и повреждено на земле при бомбежках, а топлива не хватает на всех. Этот «чужой» проект дал ему возможность почувствовать «звуковой барьер» и заманчивые возможности ракетного двигателя. Он знал о больших небоевых потерях самолетов. Только в одной эскадрилье за восемь последних месяцев в летных происшествиях было потеряно не менее 17 «Комет». И число боевых побед в воздухе этого самолета оказалось почти равным числу его боевых потерь. Но, может быть, этот «чужой» ракетный перехватчик проложит путь будущим экспериментальным ракетным самолетам больших сверхзвуковых скоростей.

Первый реактивный истребитель

Об этом Вилли Мессершмитт узнал совершенно случайно. Еще была зима наступившего 1938 года. В Министерстве авиации в Берлине проходило совещание по запуску в серию его двухмоторного истребителя. В перерыве он вышел в коридор покурить. Там уже курил Фриц Шобер из технического управления, с которым Вилли был знаком давно, и они глубоко симпатизировали друг другу. После обычного обмена новостями Фриц похвастался, что его сватают на должность руководителя новой группы контроля за разработкой реактивных двигателей. «Зайдем ко мне в кабинет. Я покажу тебе кое-что», – предложил

Фриц, читая на лице Вилли полное недоумение. Оказалось, что в Германии уже два года идет разработка принципиально нового двигателя для самолетов – воздушно-реактивных турбин. Их создавали в трех компаниях. У Хейнкеля в Ростоке доктор Ганс фон Охайн довел двигатель HeS уже до тяги в 500 килограммов. Воздушно-реактивные турбины разрабатываются также двигателистами компаний «Юнкерс» и BMW. Скоро и Даймлер-Бенц начнет работу над своим реактивным DB 007.

По приезде в Аугсбург он немедленно дает задание Роберту Люссеру проработать несколько вариантов компоновок истребителей с одним и двумя реактивными двигателями. В распоряжении Люссера оказывается габаритная синька только одного реактивного двигателя – BMW P3302 с тягой 600 кг и диаметром 600 мм, находящегося еще в стадии доводки. Его разрабатывала дочерняя компания BMW, которая размещалась в Шпандау и носила название Брамо. Руководил разработкой двигателя Герман Ойстрих.

Через два месяца Вилли буквально напросился приехать в гости к Герману Ойстриху и посмотреть на стендовые испытания воздушно-реактивного двигателя.

Первое очное знакомство Вилли с новым чудом техники произошло в довольно тесном ангаре, напичканном всякими индикаторами на приборных досках и огнетушителями. Оказалось, это цилиндр диаметром больше полуметра и длиной в три метра. На стенде он был соединен с трубой подвода воздуха такого же диаметра, проходящей через стенку ангара и через большой раструб всасывающей воздух прямо с улицы. Двигатель был весь обвешан трубками и проводами. Его выхлопное сопло выходило также на улицу через отверстие в стене ангара. Начали запуск. В полной тишине вдруг прорвался резкий звук мотора элестростартера, но почти сразу появился и другой, свистящий и нарастающий звук воздушного потока, прогоняемого раскрученным осевым компрессором двигателя. Затем послышался хлопок – загорелся керосин в камере сгорания. Свист нарастал и перешел в рев горячей струи воздуха, вырывающейся из сопла двигателя. Вилли стоял, завороженный этой очередной победой человеческого интеллекта, и уже представлял себе, как этот движитель будет отрывать от земли его будущие самолеты.

Год 1938-й был сумасшедший. Только в декабре Вилли рассмотрел окончательно все варианты реактивного истребителя, родившиеся в Проектбюро, и остановил свой выбор на двухдвигательном одноместном истребителе с прямым крылом. Этому варианту дали обозначение P-1065 и запустили производство продувочной модели.

Большим подспорьем в работе конструкторов Проектбюро стало вышедшее ограниченным тиражом секретное «Техническое руководство по проектированию реактивного высоко-скоростного истребителя». Его разработало Техническое управление министерства, и в числе авторов был и друг Вилли. Теперь работа пошла быстрее. Два реактивных двигателя BMW могли обеспечить истребителю скорость 900 км/ч.

Сначала Вилли рисовал эскизы с фюзеляжем круглого сечения и средним расположением крыла, а проектировщики Вольфганг Дегель, Рудольф Сейц и Карл Альхов стеной стояли за низкоплан с треугольным сечением фюзеляжа. В конце концов они сумели переубедить шефа. Работа кипела не только в Проектбюро. Макетный цех строил деревянные макеты самолета и кабины. Вилли вел переговоры с Германом Ойстрихом о доработке 110-го под летающую лабораторию испытаний двигателя BMW.

Наконец, 7 июня 1939 года готовый проект P-1065 суперскоростного истребителя в форме предложения был отправлен Удету в Управление снабжения и поставок Министерства авиации.

Пока там думали, Хейнкель 24 августа осуществил первый вылет первого в мире реактивного самолета Не-178 с двигателем инженера Ганса фон Охайна. Он уже три года на свои деньги проводил исследования и доводку реактивных двигателей. Но высоким деятелям Люфтваффе перед нападением на Польшу было не до того, поэтому полет Не-178 не произвел на них никакого впечатления.

Только 19 декабря эксперты Удета прибыли в Аугсбург посмотреть на макет реактивного истребителя. Все решения Вилли Мессершмитта им понравились. А у Вилли были сомнения, как лучше расположить двигатель относительно крыла. Герман Ойстрих на всякий случай проработал два варианта компоновки двигателя BMW.

Вольфганг Дегель был категорически против носовой опоры шасси, считая, что достаточно одного новшества – турбореактивных двигателей. И Вилли с ним согласился.

Германия в состоянии войны и готовится напасть на Францию, в стране дефицит алюминия. В начале февраля Геринг объявляет, что война закончится в 1941 году и все проекты, которые могут материализоваться только после ее окончания, должны немедленно быть остановлены. Удет замораживает разработку реактивного двигателя Юнкерса и зенитные ракеты. Над проектом P-1065 нависла реальная угроза надолго оказаться задвинутым в дальний ящик министерских бюрократов.

И совершенно неожиданно – звонок из Берлина. Вилли не может поверить своим ушам – контракт подписан 1 марта 1940 года, проекту присвоен индекс Ме-262, оплачена разработка и постройка трех опытных летных и одной статической машины. Вилли счастлив, спасибо Удету, это он, видимо, постарался. Теперь можно развернуть работы по реактивному истребителю широким фронтом. Ведь еще столько нерешенных проблем. От правильного решения сейчас зависит слишком много потом. Лучше потратить время сейчас на более глубокую проработку и исследования, чем переделывать потом.

Вилли на какое-то время полностью погружается в мир воздушно-реактивных двигателей. Он теперь знает о них все и может получить максимальный эффект от специально для них спроектированного боевого самолета. Когда он ежедневно приходил в Проектбюро, то там по Ме-262 шла настоящая война мнений.

Продолжались споры по схеме наддува кабины, степени ее бронирования, необходимости установки катапультируемого сиденья, установки воздушных тормозов для пикирования и о месте крепления тормозных парашютов. Проект претерпевал изменения.

Через два месяца после получения контракта Вилли отправляет в министерство новый вариант проекта Ме-262 с мотогондолами под крыльями. Предыдущий вариант мотогондолы в крыле предусматривал полукруглую вставку лонжерона в месте пересечения с двигателем. Теперь выяснилось, что диаметр двигателя увеличился на 90 мм, и Вилли решил пожертвовать аэродинамически более выгодным средним расположением мотогондолы и опустил ее под крыло. Теперь самолет не был жестко связан значением диаметра двигателя. Но оказалось, что и вес двигателя увеличился, а он своими узлами крепления связан с крылом. Чтобы не двигать крыло ради центровки, он сделал его немного стреловидным.

Вилли долго не мог решиться, какой толщины профиль использовать в крыле. Отдел аэродинамики хотел тонкий – 9 % у корня и 6 % на концах крыла. Они даже изобрели специальный предкрылок для такого тонкого крыла. И все это ради снижения волнового сопротивления и возможности летать на больших околозвуковых скоростях. Но после нескольких дней раздумья Вилли дает команду ставить обычный 12 %-ный профиль крыла и отработанные предкрылки. Большое число продувок моделей в аэродинамических трубах разных скоростей в Аэродинамическом институте в Геттингене подтвердили, что выбранная геометрия обеспечивает расчетные характеристики машины.

В августе начали строить опытные Ме-262, и через восемь месяцев они были готовы. На статическом начали прочностные испытания. А что делать с летными? Реактивных двигателей BMW нет, и скоро не будет.

Тогда Вилли идет на беспрецедентный шаг – решает установить в носовой части фюзеляжа первого летного реактивного истребителя обычный поршневой двигатель с воздушным винтом со 109-го. Это ему даст возможность предварительно испытать устойчивость и управляемость новой машины в воздухе в надежде заблаговременно выявить возможные промахи.

В воздух эту необычную машину без крыльевых мотогондол поднял 18 арпеля 1941 года Фриц Вендель с полосы заводского аэродрома Аугсбурга. Она вела себя очень прилично и послушно. Потом на ней полетает Карл Бор и подтвердит отличную управляемость. На пологом снижении машина разгонялась до 800 км/ч.

А что же делать дальше? В Проектбюро Вилли попросил проработать варианты Ме-262 с пульсирующими и ракетными двигателями, но, посмотрев, во что это выливается, от таких модификаций отказался.

Реактивные двигатели BMW привезли в середине ноября, но вместо обещанных 600 кг тяги они давали только 450 кг. Только через четыре месяца, 25 марта 1942 года, Вилли провожал Фрица в первый полет на V-1 с реактивными двигателями под крыльями. Он загодя распорядился носовой поршневой двигатель не снимать. Когда Фриц отпустил тормоза и тронулся по полосе аэродрома Аугсбурга, то необычный свист двух новых двигателей слился с привычным рокотом носового мотора. Машина оторвалась, начала набирать высоту, и вдруг Вилли почувствовал, что что-то случилось – свист исчез. На высоте около 50 метров Фриц сотворил невероятный кульбит и оказался носом к аэродрому. Носовой мотор тянул, но тяжелые мотогондолы с двигателями и баки с керосином для них сильно мешали. Фриц так плюхнулся поперек полосы, что какие-то детали отвалились от самолета. Оказалось, что все лопатки дисков турбин двигателей BMW сгорели.

Вилли понял, что говорить сейчас о сроке поставки доработанных двигателей BMW нет смысла. Но был еще вариант. Десять дней тому назад на доработанном им 110-м начались летные испытания реактивного двигателя Юнкерса, и вроде дела там идут хорошо. Вилли еще раз просмотрел характеристики и чертеж общего вида двигателя Юнкерс Jumo T 1. Он был больше и тяжелее, чем двигатель BMW, но зато и тяга была целых 840 кг.

Опять через четыре месяца, 18 июля, Вилли провожал Фрица Венделя в полет на третьем опытном Ме-262 V-3, на котором уже крутились двигатели Jumo T-1. Здесь, на аэродроме Лайпхайма, где секретно собирали его планеры-гиганты, была длинная бетонная полоса. Сюда и привезли Ме-262 V-3. Здесь Фрицу и предстояло впервые взлететь только на реактивных двигателях. Полет обрадовал всех. На радостях после заправки машины Фриц взлетел снова, и реактивный истребитель в горизонтальном полете разогнался до 720 км/ч.

Этот успех был очень важен для Вилли после его вынужденной отставки с поста руководителя компании из-за срыва поставок Ме-210. Вилли снова почувствовал себя великим авиаконструктором – его реактивный истребитель родился. Теперь надо научить его летать для воздушного боя. Он знал, что эта четвертая в мире реактивная машина. Впереди были две машины Хейнкеля и английский «Глостер». Но вопрос, чья машина первой будет принята на вооружение, остается открытым.

Потеря третьего летного в Рехлине во время его седьмого полета 11 августа была горьким уроком, что с увеличением температуры наружного воздуха тяга реактивного двигателя падает. Это был полдень очень жаркого дня. Разбег длился необычно долго. Оторвавшись от самого края полосы, самолет срезал ноги шасси и мотогондолы о верхний край бетонного забора авиабазы и заскользил в кукурузном поле. Военный пилот не пострадал, а машину восстановят только через восемь месяцев.

Теперь настала очередь второго летного. Он будет целых полгода один отрабатывать программу летных испытаний реактивного истребителя Мессершмитта.

Опытный Ме-262 V-2 с двигателями Jumo T-1, 1942 год.

Для Вилли это время было очень трудным. Нервы разыгрались. Расправа за неудавшийся проект 210-го давала о себе знать все чаще. На совещаниях Вилли сидел с отсутствующим видом и тупо смотрел в одну точку. Он перестал ходить к парикмахеру, и нестриженные патлы длинных волос закрывали уши и создавали образ пастора, постоянно про себя

читающего молитву.

В это время, в середине 1942 года, Мильх озвучил новые требования Люфтваффе к разрабатываемым самолетам. Реактивный истребитель должен быть сверхзвуковым с увеличенной огневой мощью. Бомбардировщик – околозвуковым и нести одну тонну на высоте более 14 км. Бомбардировщики должны иметь радары предупреждения атаки истребителя. Дальние бомбардировщики, как Не-177, должны вооружаться управляемыми ракетами «воздух-поверхность» типа Не-293 и управляемыми бомбами типа Фриц-Х для атак кораблей союзников в Атлантике.

В ответ Вилли начинает разработку однодвигательного реактивного истребителя со стреловидным крылом – проект Р-1101.

На большом совещании руководителей авиапромышленности и генералов Люфтваффе, которое Геринг созвал на своей вилле Каринхолл, он распинал присутствующих полтора часа. В речи Геринга прозвучало презрение к Мессершмитту и Хейнкелю. Он заявил, что истребители Мессершмитта 109-й и 110-й уступают новым «Спитфайрам», а программа 210-го была вообще провалена. Досталось и конструкции Хейнкеля Не-177 с его спаренными двигателями. «Мне говорили, что два винта намного лучше, чем четыре», – недоумевал Геринг. Из 102 построенных бомбардировщиков только два были на ходу. Этот проект погубило требование Удета сделать четырехмоторный дальний бомбардировщик еще и пикирующим. В августе при пикировании разрушилось крыло. Спаривание двигателей добавило проблем. Геринг отменяет необходимость пикирования и оставляет требование дальности до Свердловска. Бомбардировщик с торпедами и управляемыми ракетами должен охотиться за кораблями в Атлантике. Геринг предложил скопировать английский «Стирлинг» и таким образом решить проблему бомбардировщика.

В конце речи Геринг прошелся и по дальнему бомбардировщику Мессершмитта, выразив свое убеждение в технической недостижимости сегодня разработать самолет для нападения на Восточное побережье США. Кроме того, Ме-264 с военной точки зрения не может быть принят на вооружение, потому что вместо протектированных баков у него топливные отсеки.

Тут уж Вилли молчать не мог. Он смело решился заявить, что рейхсмаршал, видимо, неправильно информирован, его бомбардировщик и протектированные баки имеет, как у «Стирлинга», и его большая дальность вполне технически

достижима. Громкий выкрик Мильха, что это неправда и самолет не имеет нужной дальности, перебил Мессершмитта. Но дело было сделано – главное Вилли сказать успел. Потом он отбивался от обоих – рейхсмаршала и фельдмаршала – с их вопросами по 210, 410, 209 и 309-му.

Когда все расходились, Мильх подошел к Мессершмитту и с улыбкой на лице зловеще произнес: «Вы так меня взбесили, что я был готов вырвать последние остатки волос с вашей головы». На что Вилли с улыбкой ответил: «Было бы хорошо через некоторое время нам снова обсудить все проблемы».

Гестапо арестовало около 70 сотрудников Министерства авиации и Управления вооружений Мильха. «Красная капелла» шпионила для СССР. Главная фигура – лейтенант Шульце-Бойзен из секретного отдела аппарата министерства. Теперь каждый сотрудник подвергался выборочной проверке и просвечивался рентгеновскими лучами.

Осенью часть квалифицированных рабочих авиапромышленности призвали в армию. Другую их часть Шпеер перевел на заводы по производству боеприпасов. Теперь в авиапромышленность стали направлять иностранных рабочих. Вмешался Гиммлер: компания Хейнкеля получила шесть тысяч узников концлагеря Ораниенбург для работы над Не-177 и еще тысячу для работы на других его заводах. Мессершмитт начинает прямые переговоры с руководством концлагеря Дахау о трех тысячах заключенных для завода в Аугсбурге.

Летные испытания второго опытного Ме-262 V-2 с двигателями Jumo 004A-0 успешно продолжались и вдохновили министерство увеличить заказ Мессершмитту на реактивные истребители с 15 до 45.

Мильх разворачивает программу резкого увеличения производства боевых самолетов. Если немецкая авиапромышленность в 1942 году в месяц производила в среднем истребителей меньше четырехсот, то Англия, Канада и США вместе – две тысячи. Если немцы строили в месяц 350 бомбардировщиков, то эти страны – 1400, большой процент которых были четырехмоторными. Геринг и Гитлер этим цифрам не верили. Но Мильх знал, что они истинные. Он настаивает, чтобы компания Мессершмитта занималась только Ме-210 и Ме-410, крайне нужными для войны с Англией, и ничем другим. Реактивный истребитель должна доводить другая компания. Вилли был глубоко ранен такой позицией фельдмаршала и продолжал работать над реактивным истребителем подпольно. Основных конструкторов он перебросил на Ме-410 и в апреле

написал письмо в министерство, что Ме-262 отложен «на полку». Но составил программу строительства сорока Ме-262 до конца 1944 года.

Когда на аэродром Лехфельд с самой длинной бетонной полосой привезли четвертый опытный реактивный самолет, у Вилли Мессершмитта появилась возможность пригласить строевого пилота, капитана Вольфганга Шпате. Он взлетел 17 апреля и, вернувшись, захлебывался от восторга. «Это наше спасение в защите Рейха!» – повторял он снова и снова. Он тут же позвонил командующему истребительной авиацией генералу Голланду и красочно описал ему, чем отличается истребитель с поршневым мотором и воздушным винтом от реактивного. Он посоветовал своему начальнику прилететь сюда, в Лехфельд, и самому полетать на этом чуде.

Но следующий день оказался для всех траурным. Это был сорок восьмой полет второго летного Ме-262. На нем разбился новый летчик-испытатель компании Вильгельм Остертаг, которого выпустили без соответствующей подготовки. Он стал первой жертвой летных испытаний реактивного истребителя Мессершмитта. Но истинную причину неожиданного пикирования Остертага так и не установили.

Генерал-лейтенант Адольф Голланд прилетел на аэродром Лехфельд 22 мая 1943 года. После облета Ме-262 V-4 с ним случилось то же самое, что и с капитаном Шпате. Он возбужденно говорил: «Эту машину толкает ангел!» Тут же написал текст и попросил отправить телеграмму фельдмаршалу Мильху: «Ме-262 – это огромный успех, который гарантирует наше превосходство в воздухе, пока враг продолжает летать на поршневых самолетах. С летной точки зрения самолет производит очень хорошее впечатление. Его двигатель вполне приемлем, за исключением работы на взлете и посадке. Этот самолет открывает для нас совершенно новые тактические возможности».

Вилли хотел получить от Голланда как можно больше информации о новой машине. Голланд объяснял профессору с карандашом в руке: «Вот выхлопная струя наклоненного на разбеге двигателя ударяется в бетон полосы, отскакивает наверх и бьет по стабилизатору – отсюда и все фокусы с его неэффективностью. Надо самолет поставить параллельно полосе, нужна носовая опора шасси. А еще желательно увеличить объем топливных баков». Вилли с ним согласился и тут же распорядился подготовить один из опытных истребителей к скоростным рулежкам с фиксированной передней ногой.

Голланд просветил Геринга, и он тоже загорелся реактивным

истребителем Мессершмитта. Последовал заказ на сто машин с носовым колесом до конца года. А тут масло в огонь подлил английский пленный, сообщивший, что видел в Фарнборо реактивный самолет, летавший очень быстро.

Небольшой отряд реактивных истребителей Мессершмитта пополнился новыми опытными машинами, и объем летных испытаний увеличился. Пятый опытный был уже с носовой, правда пока не убирающейся, опорой шасси. На нем отработали стартовые ракетные ускорители, и его дистанция разбега сократилась до 400 метров.

Неожиданно из канцелярии Гитлера пришел приказ явиться в Оберзальцберг на беседу 27 июня 1943 года. Только там Вилли узнал, что были приглашены также Курт Танк от Фокке-Вульфа, Хертель от Юнкерса и Хейнкель. С каждым Гитлер беседовал отдельно.

Беседа Вилли Мессершмитта с Адольфом Гитлером началась в присутствии адъютанта от Люфтваффе групп капитана фон Белова. Затем Гитлер попросил пригласить рейхсминистра Шпеера, и он появился сразу, как будто ждал приглашения поблизости. Вилли проговорил с Гитлером целый час. Он прямо заявил Гитлеру свое мнение, что непрямое руководство командующего Люфтваффе, рейхсмаршала Геринга, авиационной промышленностью – это большая ошибка. И дальше в деталях жаловался на пристрастное информирование Геринга Мильхом. Когда Вилли рассказал о создании высотной модификации одноместного истребителя Ме-209, то Гитлер очень заинтересовался самолетом, на котором можно будет спокойно летать в Англию.

Когда Вилли доложил о летных характеристиках реактивного истребителя Ме-262, продемонстрированных опытными машинами, Гитлер был приятно удивлен, он ничего не слышал об этом самолете. Шпеер тут же вставил, что по производству этого выдающегося самолета им отслеживается специальная программа. Затем Вилли, может быть опрометчиво, заметил, что в дальнейшем этот самолет может стать и бомбардировщиком.

Затем Гитлер стал подробно расспрашивать Вилли о его дальнем бомбардировщике Ме-264 и ресурсах, необходимых для его серийного производства. И тут Вилли понял, почему неделю назад к нему приезжал гауляйтер Вайл и проверял состояние дел с М-264 – он был послан Гитлером. Из последующей беседы Вилли заключил, что причиной его вызова и был дальний бомбардировщик. Гитлер продиктовал приказ: «Приложить все усилия к продолжению постройки М-264». А Вилли про себя

подумал: «Печально, но не все его приказы выполняются».

В конце беседы Вилли рассказал своим слушателям, что реактивные двигатели оказались не такими уж сложными, как казалось, и что английский самолет с таким двигателем уже прошел летные испытания. Они слышали об этом впервые.

Наконец, 23 июля 1943 года Вилли показал Герингу опытный реактивный истребитель в полете. Но Гитлер приказал Герингу после восторженного доклада: «Ничего не делайте с новым истребителем, пока я не решу, как его лучше использовать». Оказалось, что Гитлер бредит скоростным реактивным бомбардировщиком для возмездия Англии за бомбежки Германии.

Из сборочного цеха выкатили шестой опытный. Его передняя нога уже убиралась назад по полету и выпускалась. Он имел все основания служить эталоном для серийного производства реактивного истребителя. Его два двигателя Jumo 004B-1 уже развивали тягу около двух тонн, а весили меньше. В носу фюзеляжа подготовлены узлы крепления трех пушек калибра 20 мм, но они могли быть заменены и более мощными.

Шестой опытный Ме-262 V-6 с передней ногой шасси, 1943 год.

Днем 7 сентября 1943 года Мессершмитта, находившегося в цехе, позвали к телефону. С ним хочет говорить Гитлер. Разговор свелся к монологу Мессершмитта. Гитлер только спросил о состоянии дел с реактивным самолетом и может ли он быть бомбардировщиком. Вилли рассказал о трудностях работы с Мильхом, предупреждал о его некомпетентности. Он говорил о достоинствах проектов Ме-209 и Фау-1, убеждал Гитлера, что Ме-262 может быть лучшим скоростным бомбардировщиком. Он очень старался, потому что слышал, что Гитлер вообще хочет прекратить подготовку его серийного производства и строить чистый скоростной бомбардировщик. Однако Вилли

предупреждал Гитлера, что из-за технической новизны Ме-262 не может поступить в эксплуатацию достаточно быстро и мы должны ожидать, что враг начнет эксплуатацию подобного самолета до нас или в то же самое время. К несчастью, жаловался Вилли, он не имеет соответствующих производственных мощностей для массового выпуска Ме-262, и он предлагает закрыть конкурирующие проекты, которые проталкивает Мильх, – разведчик «Дорнье-335» и реактивный бомбардировщик «Арадо» Ar-234.

Новый шеф-пилот компании Мессершмитта Герхард Линдер взлетел на шестом опытном Ме-262 V-6 17 октября и был очень доволен его поведением. Через две недели он уже летал на нем в Лехфелде перед глазами Геринга и после полета докладывал ему и Мессершмитту о свойствах реактивного истребителя и своих ощущениях.

Геринг и Мессершмитт слушают доклад пилота Ме-262.

Потом, 26 ноября, состоялся летный показ Гитлеру новых самолетов на аэродроме Инстербург. Все, кто отвечал за

производство боевых самолетов в это тяжелое военное время, были здесь. И Геринг опять демонстрировал то, что он не имел в строевых частях Люфтваффе. Гитлер в сопровождении Мильха неторопливо шел вдоль выстроенных в ряд самолетов. Он останавливался около самолетов, слушал пояснения Мильха и задавал ему вопросы. Здесь стояли последние модели 109-го и 410-го, два опытных реактивных Ме-262 – четвертый и шестой, «Тяни-толкай» «Дорнье-335» и реактивный бомбардировщик «Арадо-234».

Гитлер впервые увидел реактивные истребители Мессершмитта, и их форма произвела на него сильное впечатление. Он позвал Вилли, который двигался в общей свите, и прямо в лоб спросил:

– А может этот самолет быть построен как бомбардировщик?

– Да, – ответил Вилли, – эта машина может нести две бомбы по 250 кг.

– Это наш скоростной бомбардировщик, – убежденно произнес Гитлер и тут же приказал, чтобы этот самолет разрабатывался исключительно как бомбардировщик.

Через полчаса Герхард Линдер блеснул на своем Ме-262 V-6. «С этим самолетом я сломаю британский воздушный террор», – убежденно говорил Гитлер своему окружению. Вилли молчал, сложив руки на животе.

Гитлер смертельно боялся вторжения войск союзников во Францию. Он теперь очень надеется на этот «блицбомбардировщик» и требует от Геринга полный отчет каждые два месяца о состоянии производства бомбардировщиков Ме-262 и «Арадо» Ar-234. Он также приказал на Ме-410 установить 50-мм пушку.

В цехе Вилли с интересом смотрел на процесс сборки восьмого опытного Ме-262 – «оруженосца». В его носу Вилли разместил уже четыре 30-мм пушки «Рейнметалл-Борзиг» МК-108 с системой электропневматической перезарядки и электроспуском. Прицеливание осуществлялось с помощью прицела «Реви» 16В. Такое размещение пушек было идеальным с точки зрения баллистики. Верхняя их пара имела боезапас 100 снарядов на ствол, а нижняя – 80.

Но судьба первого реактивного истребителя Мессершмитта была не в его руках. Гитлер обрисовал Герингу свой план защиты побережья Франции от вторжения союзников. В первые часы высадки в выбранном союзниками месте появляются Ме-262 и бросают по две 75-кг бомбы. Общее замешательство, продвижение

солдат противника останавливается, и за это время к месту высадки подтягиваются резервы Вермахта и сбрасывают десант в пролив. По убеждению Гитлера, Ме-262 в роли скоростного неуязвимого бомбардировщика сыграет ключевую роль в отражении высадки. Когда же начнется десантная операция союзников в Нормандии, ни одного реактивного Ме-262 в воздухе не будет ни в варианте истребителя, ни в варианте бомбардировщика.

Гитлер распорядился укрепить Мессершмитта работниками других самолетостроительных компаний. И к нему перевели часть конструкторов и персонала заводов Блом и Фосс в Гамбурге, когда их заводы разбомбила авиация союзников.

Геринг с Мильхом инспектировали самолетостроительные компании, и первым был Мессершмитт. Им показали в воздухе опытные реактивный Ме-262 и ракетный Ме-163. Вилли требует тысячу новых рабочих. Мильх возражает, а когда Геринг начинает защищать разумность требования Вилли, то Мильх зло его перебивает: «Господин Рейхсмаршал, а кто в нем нуждается? У нас есть намного лучшие конструкторы, чем Мессершмитт, в областях, где он работает». Но у Геринга к Вилли один вопрос: «Когда будет реактивный бомбардировщик?» Вилли обещает Герингу установить два пилона-бомбодержателя за 14 дней.

На заводе «Юнкерс» в Дессау высоким инспекторам показали опытный тяжелый реактивный бомбардировщик Ю-287 с обратной стреловидностью крыла и шестью двигателями Jumo-004. Он должен был достигать скорости звука. Его первый вылет состоится через восемь месяцев.

В компании «Арадо» они смотрели сборку второго летного опытного бомбардировщика Ar-234. Первый потерпел катастрофу две недели тому назад, погиб их лучший летчик-испытатель. Но Мильх высоко оценивал этот самолет и содействовал его серийному выпуску в следующем году.

Конечно, Мильх был в жутком настроении. Его личная программа беспилотных самолетов-бомб для Лондона получила удар ниже пояса. Корпус Фау-1 не выдержал испытаний на прочность, и пришлось две тысячи корпусов, изготовленных на заводе «Фольксваген», уничтожить на металлолом. Усиленные корпуса Фау-1 начнут поступать в середине февраля 1944 года.

Вилли упорно продолжал исследовать никому не известные свойства его околозвукового реактивного истребителя, используя летные испытания опытных самолетов. С немецкой пунктуальностью шаг за шагом он обнаруживал и устранял его болезни и разрешал ему летать все быстрее. Двенадцатый

опытный Ме-262 V12 должен был опробовать волновое сопротивление на критических числах Маха. У него уже был новый фонарь кабины пилота с меньшим сопротивлением. И он развил скорость 1000 км/ч.

Первый налет на Аугсбург англичане произвели 17 апреля 1942 года. Тогда завод Мессершмитта не пострадал, а соседний завод моторов для подводных лодок был полностью разрушен. В следующем году налеты тяжелых дальних бомбардировщиков усилились, и надо было искать спасение и думать об эвакуации. Но куда? Сибири не было. Вилли подготовил план эвакуации заводов компании и доложил его на заседании Совета директоров. План предусматривал эвакуацию Конструкторского бюро, цеха опытных самолетов и отдела прочностных испытаний завода в Аугсбурге на юг, в лесные массивы предгорий Альп.

Летом 1943 года друг Вилли и Лилли адвокат Карл Лангвейн начал переговоры о покупке дома и усадьбы Хохрид у городка Мурнау на южном берегу озера Штаффельзее в 22 километрах от деревни Оберамергау, в районе которой расположится «лесное хозяйство» Мессершмитта. В конце сентября адвоката арестует гестапо за принадлежность к антифашистской организации, и никакие письма и обращения Вилли в самые высокие инстанции и даже к Гитлеру не помогут. Его казнят через год вместе с путчистами.

Перед Рождеством сделка по приобретению поместья Хохрид состоится. Заплатив 150 тыс. швейцарских франков, Вилли Мессершмитт станет хозяином этого живописного и удобного загородного уголка.

Налет американских «крепостей» на завод в Винер Нойштадт, где выпускали 109-е истребители Мессершмитта, никто не ожидал. Они взлетели в Бенгази в Северной Африке 13 августа 1943 года, пролетели почти 2 тыс. км и сбросили 187 тонн бомб. 200 погибших и 150 раненых рабочих. На заводе находилось почти 450 истребителей, многие из которых были уничтожены или повреждены. Только в октябре завод снова начал нормально функционировать.

Через четыре дня это же бомбардировочное крыло, ведомое полковником Лемейем без истребительного экскорта, повторило свой трюк. На этот раз целью был завод Мессершмитта в Регенсбурге. В результате 400 рабочих убиты, повреждены почти готовые самолеты, станки и полностью разрушены стапели для Ме-262. Американцы потеряли 60 машин.

Бомбардировки пяти крупнейших самолетостроительных и двух ремонтных заводов, а также предприятий – поставщиков

готовых изделий снизили темпы выпуска новых и восстановления поврежденных машин. В августе произвели на 150 истребителей меньше и вместо 42 бомбардировщиков Ju-188 выкатили только четыре.

Вилли начинает поиск подходящих мест для строительства подземных авиазаводов, которые могли бы выпускать его реактивный самолет. Вот сборка двигателей Jumo-004 была налажена в туннелях под Нордхаузеном, но главной их проблемой была нехватка никеля и хрома для изготовления лопаток. Но сейчас, в октябре, его больше всего волнует предстоящий переезд Конструкторского бюро и администрации компании в Обераммергау на самый юг к подножию Альп. Вот теперь и с грузовым транспортом, и с бензином – большая проблема. Вообще эвакуация – это сплошная морока.

Использование простых небольших деревянных строений, укрытых в лесах, оказалось наиболее эффективным способом рассредоточения производства. Компания Вилли Мессершмитта использовала лесные заводы для увеличения производства Ме-262 в последние месяцы войны. Более дюжины таких заводов было построено под Лайпхаймом, Куно, Хоргау, Швабише-Халле, Гаутингом и в других местах. Один из таких заводов в Горгау, в 10 км к западу от Аугсбурга, по автобану поставлял крылья, носовую и хвостовую секции Ме-262 на другой лесной завод неподалеку, который осуществлял окончательную сборку. Готовые самолеты взлетали прямо с автобана и перелетали в воинские части. Крыша строений красилась в зеленый цвет, и, так как кроны деревьев сходились над ними, обнаружить такой завод с воздуха было почти невозможно. Хотя союзникам и удалось засечь взлет Ме-262 с автобана и разбомбить несколько неукрытых самолетов, расположение завода в лесу они смогли установить, только когда заняли эту местность.

После нового, 1944 года англичане опубликовали детали разработки своего реактивного самолета. И Гитлер срочно вызвал Мильха для обсуждения ответных мер. А что он мог сказать? Разбомбить завод и аэродром, где строят и испытывают Глостеры, Люфтваффе не может. Остается только одно – форсировать производство своих реактивных самолетов.

Мильх доложил, что два пилона-бомбодержателя для 250 кг бомб будут установлены только на 10-м опытном Ме-262, который должен покинуть сборку только в мае. А серийное производство Ме-262 с плановым темпом два самолета в день уже началось.

Конец завода в Аугсбурге наступил 22 февраля 1944 года,

когда в результате налета был практически разрушен ангар для подготовки самолетов к летным испытаниям. От старого здания конструкторского бюро Мессершмитта остался один остов с высоко торчащей каминной трубой. «Какое счастье, что мы с Вилли вовремя, сразу после Рождества, переехали в Хохрид», – подумала Лилли, прогуливаясь по расчищенным дорожкам своей усадьбы, смотря на заснеженные холмы, покрытые чернеющими елями и уходящие в синюю даль, где в это время в своем деревянном домике, в хорошо отделанном кабинете, за своим письменным столом работал ее Вилли.

Эта операция авиации союзников «Большая неделя» в конце февраля 1944 года по уничтожению немецких авиазаводов путем интенсивной бомбежки дала поразительные результаты:

– на заводе ERLA под Лейпцигом, производящим 32 % Bf-109, уничтожено 350 самолетов и 450 рабочих погибли;

– завод в Регенсбурге был фактически полностью уничтожен вместе с полутора сотнями самолетов;

– на заводе в Wiener-Neustadt уничтожено 200 самолетов;

– разрушен завод Gotha-Werke, все еще производящий Bf-110 с радиолокаторами.

На 90 % авиазаводов Германии было сброшено 9 тыс. тонн бомб, и 75 % авиазаводов оказались сильно разрушенными. Ситуация оказалась критической. И тогда был образован общегерманский штаб Fighter Staff по срочному рассредоточению и восстановлению производства истребителей во главе с инженером Карлом Сауром, которого Гитлер называл преемником Шпеера и рекомендовал Мильх.

Проведено рассредоточение авиапредприятий: вместо 30 авиазаводов – 700 авиапредприятий в лесах и подземных туннелях. Было запланировано строительство двух больших авиазаводов, покрытых скорлупой бетона толщиной 6 метров, замаскированных под холм. Один – недалеко от Аугсбурга для Ме-262. На всех авиазаводах и конструкторских бюро управление передано комиссарам, введен 12-часовой рабочий день. Комиссаром в компанию Мессершмитт назначен профессор Оверлах. И чудо произошло – производство истребителей увеличилось. За апрель построен 2021 истребитель, в мае – на 200 больше, в сентябре 1944 года – 3375 машин. Производство бомбардировщиков тоже росло. В апреле их построили 680. В это время в Германии уже было 6 млн иностранных рабочих.

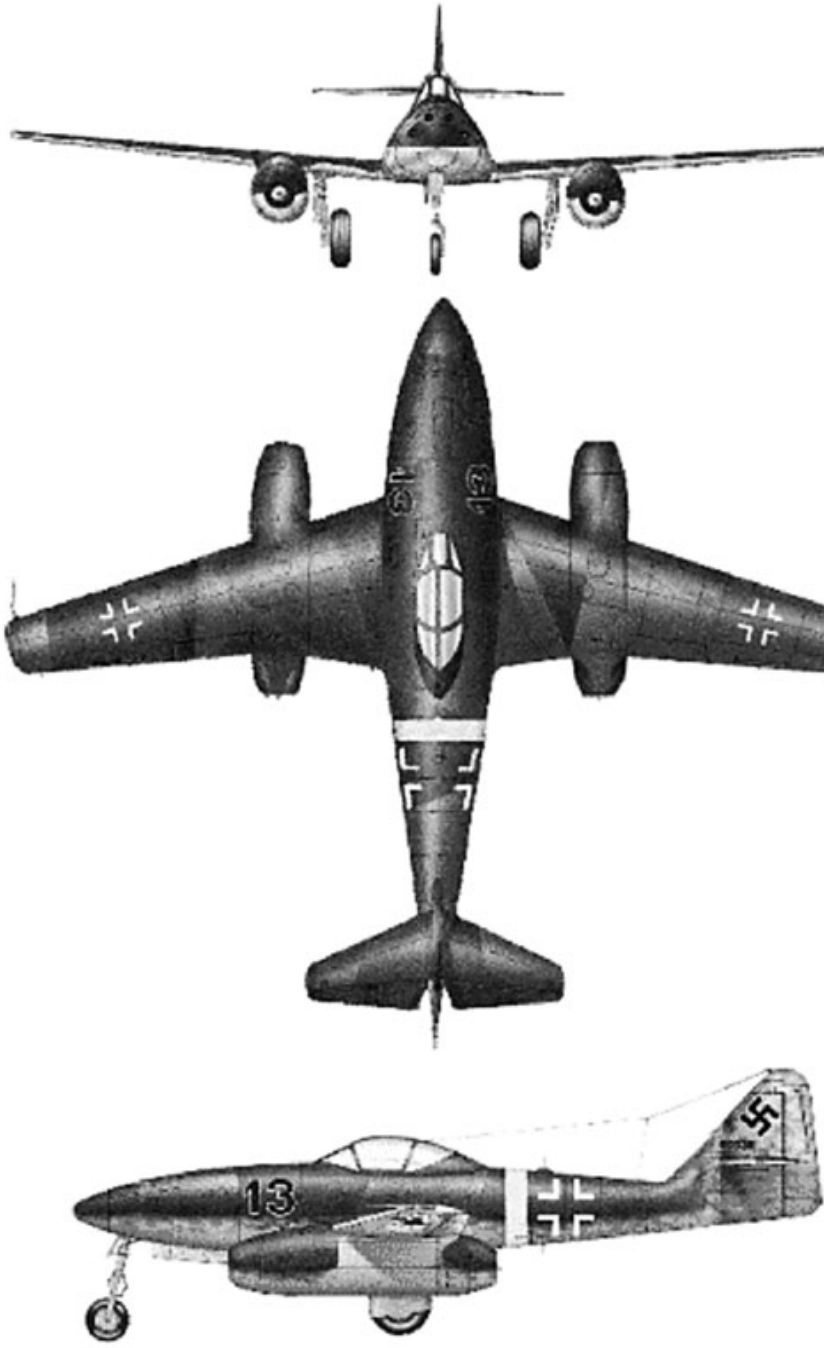
Вилли серьезно заболел. Утром он не мог встать с постели – боли в коленях были нестерпимыми. Лилли вызвала его врача. Он диагносцировал острый приступ ревматизма и предписал

постельный режим. Лилли выполняла все указания врача и ухаживала за больным.

Вилли лежал в своей роскошной широкой кровати в большой спальне на втором этаже их дома в Хохриде. За большим окном колыхались ветки елей, покрытые белыми корками подтаявшего и снова замерзшего снега. Он лежал и думал о бренности человеческого бытия. Как наше тело хрупко и подвержено разнообразным заболеваниям, которые придумал Создатель, чтобы ограничить пребывание старого человека на Земле и дать простор для деятельности молодых. Вот и его мама Анна Мария, в девичестве Шаллер, ушла в мир иной всего несколько месяцев тому назад. Перед смертью она тяжело болела, задыхалась от сердечной недостаточности, ее ноги опухли, и ей было трудно даже говорить из-за нарушения мозгового кровообращения.

Сейчас Вилли испытывал изматывающую ломоту в коленях. Они опухли, и Лилли замотала их шерстяными шарфами. Этот чертов приступ ревматизма! Откуда он взялся? Временами он засыпал, но сон был неглубокий, и он снова открывал глаза, видел высокий резной потолок своей спальни и зимний хмурый пейзаж за окном. Но вот он снова заснул, и ему отчетливо снится мама, их дом в Бамберге, он – еще мальчик – сидит за письменным столом, смотрит в окно и видит до боли знакомые и родные очертания деревьев и соседних домов. И это возвращение в ту, старую и счастливую, жизнь было настолько явственно и осязаемо, а в подсознании – безвозвратно невозможно, что комок подкатил к горлу, и Вилли разрыдался. Он горько плакал, тело его сотрясалось от неподвластных ему накатов дикой тоски, и в них было все: и запах любимой мамы, и счастье юности. Когда он проснулся, опять была его шикарная спальня в Хорхиде и опять эти мучительные заботы и проблемы военного времени.

В марте, когда начало припекать солнышко, Вилли поправился и участвовал в торжественной передаче Люфтваффе первого реактивного истребителя Ме-262. И в это время на почве разногласий по планируемому строительству подземных заводов для его массового производства произошел грандиозный скандал между Герингом и Шпеером. Последний был твердо убежден, что решения Геринга по строительству заводов под бетонным панцирем, в туннелях, пещерах и т. п. в сегодняшних условиях невыполнимы.



Самый быстрый в мире истребитель Ме-262.

Шпеер отправился в горы Тироля и расположился на лечение в местечке выше Морано, где пробыл март, апрель и май. Мильх и Саур уговорили Гитлера строить только один истребительный

завод под бетонной крышей, поскольку необходимые площади для сборки тысячи Ме-262 в месяц и двигателей для них получены расширением туннельного комплекса в Нордхаузене, где строятся ракеты Фау-2.

Гитлер приказал Герингу собрать на совещание всех высших чинов Истребительного штаба и Организации Тодта, кроме Шпеера. Геринг выступил с нападками на Мильха и припомнил ему все. Геринг объявил, что Шпеер не заслуживает доверия фюрера, и строить бомбонепробиваемые заводы и ангары теперь будет Дорш. По меньшей мере один такой завод, рассчитанный на месячный выпуск 500 истребителей, фюрер предназначает для Ме-262. Мильх и Саур напоминают, что Ме-262 уже строится в туннеле комплекса «Центральные работы». Тогда Геринг говорит, что этот завод – для нового истребителя «Фокке-Вульф» Та-152.

Во время показа вооружений в Клессхайме Мильх убедил Гитлера вернуть Шпеера. И в начале мая Шпеер возвращается в Берлин и снова контролирует авиапромышленность. В Оберзальцберге совещания по производству истребителей продолжаются. 23 мая с утра – экстренное совещание у Гитлера с Мильхом, Шпеером, Кейтелем и экспертами топливной промышленности. В середине дня Геринг, Мильх и Шпеер докладывали Гитлеру об истребителях в его большой неотапливаемой комнате в Бергхофе. Гитлер слушал молча и смотрел в большое окно на Альпы. Когда упомянули Ме-262, он спросил: «Сколько построено в варианте бомбардировщика?» Мильх ответил: «Ни одного, мой фюрер». Он пояснил, что для варианта бомбардировщика потребуются большие изменения конструкции самолета, но и в этом случае он сможет нести не более 500 кг.

Только сейчас Гитлер понял, что его надежда остановить вторжение американцев с помощью этого самолета рухнула. Высадка на побережье Франции начнется с недели на неделю, а скоростной реактивный бомбардировщик Мессершмитта не поспеет.

– Но ведь я хотел всего одну бомбу в 250 кг! – перебил он Мильха. – Покажите мне весовую сводку вооружения Ме-262 в варианте истребителя. Кто игнорирует мои приказы? Что, я отдал неквалифицированный приказ и кого-то оставил в сомнениях, что этот самолет должен быть оборудован как истребитель-бомбардировщик? – кричал Гитлер.

Предъявленный Сауром вес пушек, их установки, боеприпасов и защитной брони намного превосходил 500 кг.

– Пушки не нужны! Такой скоростной самолет не нуждается в защитной броне! Можете все это выбросить! Разве не так? –

повернулся Гитлер к полковнику Петерсену, заместителю Мильха по новым разработкам. Тот закивал в благоговейном страхе и промямлил:

– Это можно сделать без проблем.

Мильх еще надеялся на здравое мышление других. Но начальник штаба Люфтваффе, генерал Кортен, и командующий истребительной авиацией, генерал Голланд, недавно обруганный Гитлером, молчали.

И тут вдруг Мильх, сознание которого захлестнул весь этот отвратительный спектакль, в отчаянии выкрикнул:

– Мой фюрер, даже самый маленький ребенок может видеть, что это истребитель, а не бомбардировщик!

Гитлер отвернулся от него и больше в его сторону до конца совещания не смотрел. Дни Мильха на его посту были сочтены.

Шпеер был убежден, и потом он это открыто выскажет Герингу, что Люфтваффе скрыли от фюрера истинные проблемы Ме-262. Главной проблемой превращения Ме-262 в полноценный бомбардировщик была его центровка. Сбрасываемые бомбы всегда должны подвешиваться в центре тяжести, а снимаемое вооружение истребителя расположено в носу. Если его убрать для увеличения бомбовой нагрузки, то крылья надо передвигать назад. А это уже полная перекомпоновка машины, и на подготовку производства нового варианта уйдет не менее пяти месяцев.

Через пару дней Геринг распинал присутствовавших у Гитлера в Бергсхофе: «У фюрера жуткое впечатление от вас всех, включая Мессершмитта. Это он внес сомнение с самого начала. В моем присутствии на показе в Инстербурге Мессершмитт говорил фюреру, что его компания с самого начала будет производить Ме-262 как истребитель-бомбардировщик. А сейчас вдруг это невозможно! Фюрер сказал, что ему нужен самолет, который благодаря своей скорости выполнит задачу, несмотря на огромное число истребителей, оберегающих армию вторжения. А вы, военные, просто игнорируете высшие приказы».

Когда Петерсен признал, что на высотах свыше 8 км при уборке газа реактивные двигатели воспламеняются, Геринг торжествовал: «Фюрер был прав опять с его бриллиантовым и инстинктивным осязанием! Этот самолет нельзя применять на больших высотах, только на малых и в качестве бомбардировщика». Вилли Мессершмитт пытался объяснить, что после сброса бомб Ме-262 становится снова истребителем, но Геринг резко перебивает его: «Не истребитель опять, а сверхскоростной опять. Прекратить называть его истребителем!»

С началом июня, когда все цвело и горные склоны предгорий Альп покрылись ярко-желтыми полями бесконечных мериад благоухающих кустарников, истощенный и уставший организм сорокашестилетнего Вилли опять дал сбой. На этот раз – бронхиальная астма. Вилли промучился целую неделю, и за это время союзники высадились в Нормандии. Немцы могли обеспечить только 319 самолето-вылетов против 14 700 самолето-вылетов авиации союзников.

Истребители Люфтваффе уже не могли остановить высадку. Слетевшиеся с разных районов и из ПВО Германии истребительные полки на аэродромах Франции подверглись массированным ударам английских и американских бомбардировщиков.

Американские «Мустанги» и «Тандерболты», английский «Спитфайр» Мк-XIV и русский Ла-7 уже превосходили по своим характеристикам Bf-109G.

В третью годовщину нападения на СССР Геринг объявляет, что Мильх освобожден от должностей начальника Управления вооружений и статс-секретаря Министерства авиации и оставлен только в должности Генерального инспектора, в которой он продержится еще только полгода. И тут же началось летнее советское наступление в сопровождении 4000 самолетов, которое назовут «Десять ударов Красной Армии». В июле 1944 года зафиксированы первые встречи в воздухе англичан и американцев с немецкими опытными реактивными и ракетными истребителями.

А Вилли Мессершмитт весь август провел в санатории после срочной и непредсказуемой операции грыжи. Лилли была с ним и как могла скрашивала его вынужденное безделие. Его навещали директора компании и принесли приятную весть. Несколько дней Гитлер обсуждал целесообразность упразднения Люфтваффе, исключая реактивную авиацию и зенитную артиллерию. Теперь их Ме-262 и Ме-163 в большом почете.

Наконец, начали формировать экпериментальный полк из сорока истребителей Ме-262А-1 под командованием майора Вальтера Новотного. Но его боевая эффективность разочарует всех. В первый день боевой работы – 3 октября 1944 года – взлетели 4 машины, две из которых были сбиты сразу после взлета с аэродрома Ахмер и одну расстреляли на земле после посадки. Еще два Ме-262 взлетели с аэродрома Хесепе, и один был подбит истребителями на посадке. Летали мало из-за нехватки горючего. Реактивные истребители Ме-262А-1 перевозили на запасные аэродромы с помощью лошадей и коров. В ноябре Навотный погиб, и полк расформировали, когда на счету

полка было 26 сбитых самолетов.

За октябрь построили 265 реактивных машин, но 30 были разрушены при бомбежках авиацией союзников. Бомбардировочные полки стали переучиваться и осваивать тактику ведения боевых вылетов на реактивных самолетах Мессершмитта. Сформированы и полки истребителей М-262А-1, в том числе и с блоками ракет R4M «воздух – воздух» под крыльями. Но все это было каплей в море, а учитывая недоработки тактики и позднее появление Ме-262А-1, просто камариным укусом для союзников. Но Геринг и Геббельс всячески восхваляли реактивные и ракетные самолеты, защищавшие Рейх. По рекомендации Геринга и Шпеера Мессершмитт и Липпиш в октябре награждены Рыцарскими крестами за военные заслуги. Только 4 ноября Гитлер дал запоздалое согласие использовать Ме-262 как истребитель.

Вилли Мессершмитт разработал вариант перехватчика Ме-262 с ракетными ускорителями – «Защитник дома». В марте 1945 года он совершил первый вылет и набирал высоту 7,5 км за полторы минуты. Всего с марта 1944 года по апрель 1945 года было построено в разных модификациях около полутора тысяч реактивных Ме-262. Но за февраль и март бомбежками были выведены из строя 400.

Главное достижение авиаконструктора Вилли Мессершмитта.

Было очевидно, что Вилли Мессершмитт создал выдающийся боевой реактивный самолет. Угроза его массового применения против авиации союзников была реальной. Недаром американские военные еще в 1943 году выдали контракт Локхиду на разработку Кларенсом Джонсоном истребителя с английским

реактивным двигателем. И англичане срочно доводили свой двухмоторный реактивный истребитель «Глостер-Метеор». Но Вилли Мессершмитт был первым, чей сверхскоростной реактивный истребитель был принят на вооружение и защищал его страну в воздушных боях.

Глава 10
Расплата

Защита Рейха

Программа «Защита Рейха» для Вилли Мессершмитта снова стала главной. Как тогда, почти десять лет тому назад, когда он решился проектировать свой первый истребитель, он думал только о защите неба своей Германии. Тогда он и не помышлял, что Германия будет на кого-то нападать и его истребители станут важнейшим оружием экспансии. Теперь Германия расплачивается, и он, Вилли Мессершмитт, должен снова создавать оружие защиты.

В эту августовскую ночь 17 августа 1943 года англичане бомбили Пенемюнде: убито 750 ученых и рабочих. Поднятым по тревоге всем находящимся в строю немецким истребителям-перехватчикам – а их было более двухсот – по ошибке дали направление полета в район Берлина. И тут, не разобравшись, что это свои, начальник Генерального штаба Люфтваффе, генерал Ешоннек, отдал приказ зенитной артиллерии открыть огонь на поражение.

Гитлер ругал его последними словами уже не в первый раз. Он припомнил Ешоннеку и неудачное руководство им всей собранной авиацией на Курской дуге. Тогда Ешоннек пошел на поводу у русских и разделил всю имеющуюся авиационную группировку на три части, чтобы заткнуть три опасных направления. Этим он ослабил свою боевую мощь и позволил русским разделаться с нею по частям.

Гитлер винил Ешоннека во всех грехах Люфтваффе. Главное – это неспособность предотвратить губительные для Германии воздушные налеты англичан и американцев. Ведь до чего дошло! Среди бела дня нагло прилетают аж из Северной Африки и уничтожают авиационные заводы и завод подшипников!

Геринг в избиении своего заместителя и ставленника занял позицию молчаливого согласия.

На следующее утро в Генеральном штабе Люфтваффе, в кабинете начальника, нашли бездыханное тело генерал-полковника Ганса Ешоннека с пулей в голове. В записке он написал: «Невозможно больше работать с Герингом. Долгой жизни фюреру!»

Новым начальником штаба Люфтваффе стал командующий 1-м воздушным флотом генерал-полковник Гюнтер Кортен. Мильх

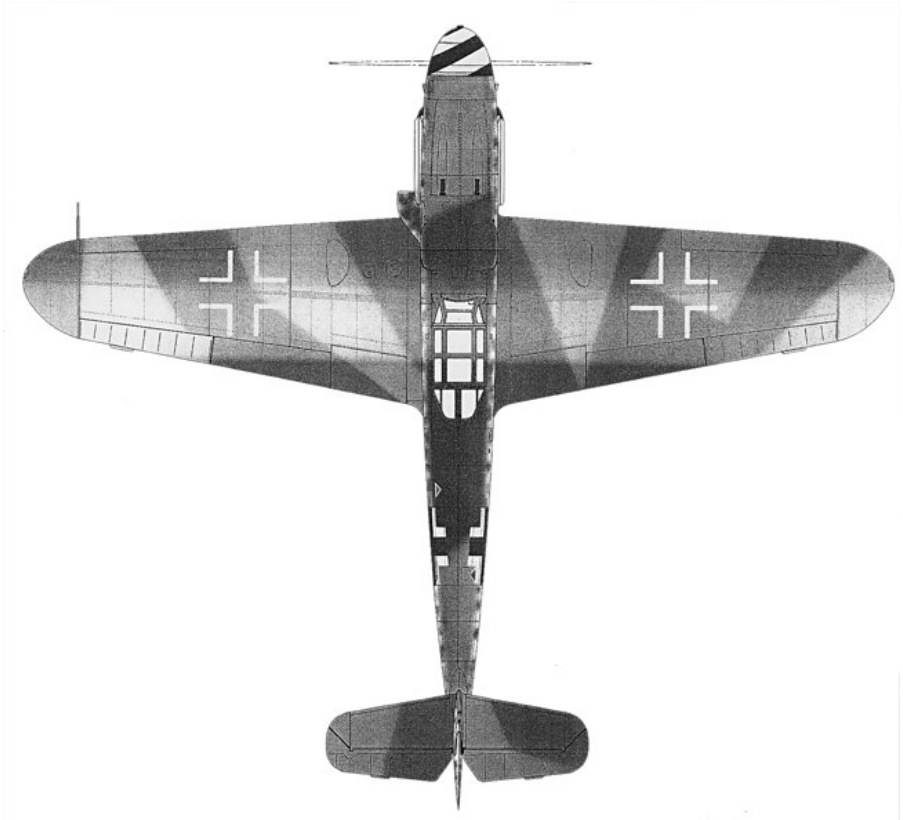
уговорил Геринга перебросить с фронтов несколько полков истребителей в Германию. Опять, благодаря бомбежкам союзников, русским стало чуточку легче.

Массированные налеты авиации союзников на промышленные и транспортные центры Германии создали такие проблемы в работе военной машины, которые надо было решать срочно. Люфтваффе и авиационная промышленность теперь на шестом месте в рейтинге важности после железных дорог Рейха. Мильх, учитывая ущерб от налетов, потребовал хотя бы для производства истребителей установить высший приоритет. Но Шпеер это требование отклонил.

Вилли Мессершмитт тоже сказал свое слово в негласной дискуссии на тему «Как лучше». Он выступил за полное закрытие производства бомбардировщиков ради увеличения выпуска истребителей. Компенсацией бомбардировщикам, по его мнению, может послужить производство одного миллиона в год самолетов-снарядов Фау-1.

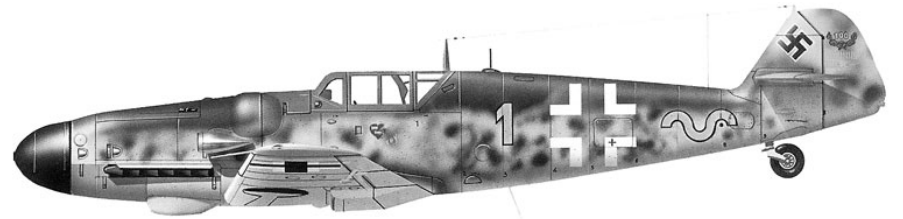
Наступление армий союзников в Италии, несмотря на отчаянное сопротивление Вермахта, успешно продолжалось. Вилли Мессершмитт теперь переставлял флажки на своей карте восточнее Неаполя. 27 сентября англичане захватили город Фоджа в Восточной Италии и 15 аэродромов вокруг него. А через четыре дня американцы начали с них летать на бомбежку Германии. И впервые на американских бомбардировщиках зафиксировано применение радаров H2S. Объектом их тяжелых фугасных бомб стал и авиазавод Мессершмитта в Винер-Ньюштадте. Через неделю американские бомбардировщики из Англии атаковали Мариенбург и Анклам в Восточной Пруссии и уничтожили 90 % заводов Фокке-Вульфа. Из 378 машин, участвующих в налете, истребителям Голланда удалось сбить только 28.

Вилли уже запустил в производство улучшенные серии своего одномоторного истребителя «Густав».



Истребитель Bf-109G-6 «Густав», 1943 год.

Но все эти улучшения давались ценой увеличения веса самолета, и колеса основных ног шасси уже такой вес выдержать не могли. А места в нише колеса в крыле для более толстой авиашины не было. Вилли мучительно думал, как в условиях серийного производства увеличить строительную высоту сечения крыла, где располагалось колесо в убранном положении. По его заданию проектбюро прорисовало варианты, и он выбрал самый простой – обтекатель на верхней поверхности крыла, под который и заходила выступающая за обвод часть авиашины. Конечно, обтекатель давал дополнительное сопротивление, но сейчас уже было не до него.



«Густав» с шишками у пулеметов и неубирающимся колесом.

Враги со смертоносными бомбами залетают в Германию на большой высоте, и Вилли увеличивает высотность «Густава». Это прежде всего герметичная кабина, в которой сохраняется комфортное для пилота давление. На части истребителей серии G-5, предназначенных для ПВО, устанавливается высотный двигатель DB 605AS с увеличенным турбонаддувом. На этой серии 109-х Вилли впервые решился коренным образом поменять каркас откидной части фонаря кабины.

На этом очень настаивал командующий истребительной авиацией, генерал Голланд. И фонарь этот будут называть его именем. Теперь только два продольных бимса поддерживали оргстекло и совсем не мешали обзору в сторону и назад. Одновременно увеличивалась толщина силикатных бронестекол козырька.

Новый фонарь кабины пилота истребителя «Густав».

Самая многочисленная серия «Густава» G-6 уже снабжалась центральной пушкой МК-108 калибра 30 мм. В сочетании с двумя крупнокалиберными пулеметами над мотором такое вооружение давало шанс завалить тяжелый четырехмоторный бомбардировщик. Но для перехватчиков Вилли устанавливал еще две пушки в обтекателях под крыльями. Из-за особенностей конструкции крупнокалиберных пулеметов MG-131, имеющих очень толстую казенную часть, пришлось опять пойти на выступающие обтекатели. Они-то и оказались визитной карточкой «Густава», начиная с серии G-5.

Англичане прилетали только ночью, и Вилли Мессершмитт разрабатывает вариант ночного одномоторного истребителя Bf-109G-6/N. Выхлоп мотора ночью становился проблемой,

поэтому были исследованы и установлены щитки и гасители пламени. Две дополнительные пушки «Маузер» MG-151/20 устанавливались в гондолах под крыльями. Оборудование ночного истребителя дополнялось «антирадаром», который фиксировал излучение радара ведущего английского бомбардировщика и позволял ночью определить направление на всю группу без наведения с земли.

Неразбериха в высшем руководстве Люфтваффе продолжалась. Вилли был вызван на совещание с Герингом в Берхтесгадене на 14 октября. Там Геринг срочно потребовал разработать бомбардировщик для атаки США. Вилли объяснил, что на основе имеющегося у него опытного Me-264 он может построить бомбардировщик, который доставит несколько тонн бомб в Средний Запад США, но при условии передачи ему ста инженеров и тысячи рабочих. Геринг долго молчал и, наконец, заявил, что отказывается от своего предложения. Гитлер же потребовал установить на истребителях 50-мм противотанковую пушку с магазином на 21 снаряд. Вилли Мессершмитт чуть не упал от такого требования, но пришлось подчиниться, пообещав это сделать. Он действительно установит на Bf-110G-2/R1 в контейнере под фюзеляжем длинную пушку, но это будет зенитная пушка калибра 37 мм. А с пушкой 50-мм появятся опытные Me-410 и Me-262.

В очередном налете на подшипниковый завод в Швейнфурте участвовало 300 американских «крепостей». Немецкие истребители за время налета успевали сделать по нескольку вылетов и сбили 60 машин. В это время авиапромышленность Германии еще располагала двумя миллионами работников. Благодаря поставкам истребителей на Запад их число в этом районе перевалило за полторы тысячи.

Несмотря на то что Вилли успешно, шаг за шагом, разрабатывал экстравагантный реактивный истребитель, он очень большие надежды возлагал на свой самый лучший проект одномоторного поршневого истребителя Me-209A, первые опытные образцы которого заканчивали собирать. Но этот «ребенок» оказался мертворожденным.

Хмурым ноябрьским утром Фриц Вендел взлетал в первый раз с заводского аэродрома в Аугсбурге на первом опытном Me-209 V-5. Он намного превосходил все одномоторные 109-е истребители Мессершмитта и по боевым параметрам, и по управляемости в воздухе.

Новый истребитель Мессершмитта Ме-209, 1943 год.

Новый истребитель с поршневым мотором внешне отличался гордо поднятым килем и новой формой носа. На нем впервые Вилли решился полностью закрывать основные колеса в убранном положении створками, закрепленными на крыле. Менее чем через два месяца взлетел второй опытный Ме-209 V-6. Но у этого проекта Мессершмитта был серьезный конкурент в лице переделанного в высотный перехватчик истребителя компании «Фокке-Вульф» Fw-190. И хотя этот проект Курта Танка, как и проект Мессершмитта, находился в стадии разработки и испытаний опытных самолетов, командующий истребительной авиацией генерал Голланд почему-то отдал предпочтение Fw-190.

Как только Голланд полетал на реактивном истребителе Мессершмитта, он рекомендовал Мильху оставить в дальнейшем производстве только один поршневой истребитель, а все оставшиеся ресурсы использовать для производства реактивных истребителей. И этим единственным традиционным истребителем должен быть Fw-190, с каким угодно мотором, но непременно истребитель Курта Танка, который теперь назывался Та-152.

Вилли не мог скрыть обиды и был убежден, что до окончания летных испытаний конкурирующих образцов недопустимо принимать такие решения. Во время аудиенции у Гитлера в Оберзальцбурге он попросил предоставить ему и Курту Танку возможность обсудить все достоинства и недостатки конкурирующих проектов с Мильхом, чтобы можно было принять обоснованное решение. Но никому это уже не было нужно. Мильх сразу согласился с Голландом, а Геринг – с Мильхом. Программа Ме-209 была похоронена.

Англичане подвергли жесточайшим бомбардировкам крупные города Рура: Дортмунд, Дюссельдорф и др. Тысячи убитых и более ста тысяч – без крова. Мильх заявил, что эти удары более чувствительны, чем на Восточном фронте, и просит Геринга учетверить количество полков дневных истребителей и ввести единое командование ПВО страны. Гитлер с этим согласился.

Но Вилли прекрасно видел, что это уже не помогает. Слишком велика была созданная англичанами и американцами авиационная мощь, основу которой составляли прекрасно вооруженные для обороны и экскортируемые тяжелые четырехмоторные бомбардировщики.

Ночной налет 700 английских бомбардировщиков на порт и город Гамбург был только началом трагедии этой жемчужины Германии. Люфтваффе использовали наземные радары для наведения своих ночных истребителей по радио. Англичане прекрасно знали об этом и применили выброс большого количества бумажных полосок с металлическим покрытием на большом удалении от Гамбурга. Радары ПВО клюнули на фальшивую цель.

Англичане спокойно подлетели к Гамбургу и прицельно отбомбились, потеряв всего 12 машин. В городе было убито полторы тысячи гражданских лиц. Днем появились американцы – более сотни «Летающих крепостей» – и не дали тушить пожары. Вечером 600 английских бомбардировщиков обрушились на Эссен. Позор Люфтваффе был очевиден.

На следующей неделе каждый вечер новые налеты на Гамбург – 2300 тонн фугасных и зажигательных бомб на сухой город после недель засухи. Пожары превратились в огненный шторм: 50 тысяч жителей погибли, 40 тысяч ранены, один миллион – покинули город.

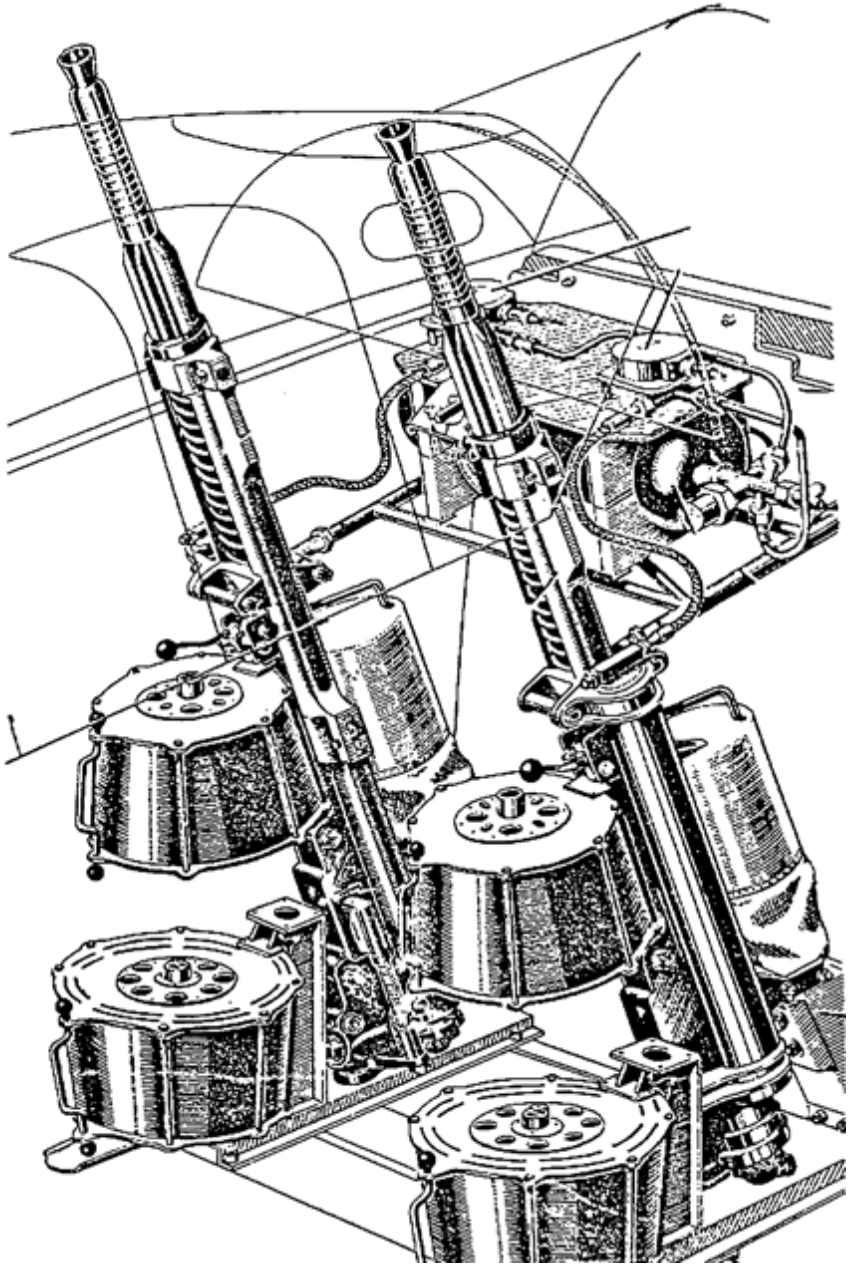
Вилли Мессершмитт уже давно был твердо уверен, что его двухмоторный 110-й, который он изначально проектировал как дальний истребитель-перехватчик, теперь идеально подходит для выполнения ночных перехватов английских бомбардировщиков. Надо, конечно, добавить третьего члена экипажа – наблюдателя с хорошим ночным зрением для своевременного обнаружения летящих англичан. Его 110-е уже были оснащены необходимым оборудованием для слепого полета, и многие экипажи его прекрасно освоили.

С тех пор как в лунную ночь 20 июля 1944 года обер-лейтенант Штрейб, управляя 110-м, тихо подкрался сзади и снизу к двухмоторному дальнему английскому «Уитли» и расстрелял его в упор, истребители Мессершмитта стали главным ночным

оружием ПВО Германии. Многие асы Люфтваффе, став ночными охотниками на 110-х, значительно увеличили число своих побед и были награждены всеми высокими орденами. Некоторые удостоились получить ордена из рук Гитлера. И, несмотря на конкуренцию, когда каждый авиаконструктор стремился создать свой ночной перехватчик бомбардировщиков, истребители Мессершмитта выполняли свою работу до конца войны.

Ночной истребитель-перехватчик Мессершмитта Bf-110G-4 с английскими опознавательными знаками.

На трехместном ночном истребителе Bf-110G-4 Мессершмитт уже установил новый радиолокатор FuG-220 «Лихтенштейн» с дипольными антеннами, который позволял найти английский бомбардировщик на расстоянии шести километров. Станция защиты хвоста на истребителе Мессершмитта начинала подавать сигнал, если вражеский ночной истребитель оказывался сзади на расстоянии в полкилометра. Вместо четырех пулеметов в носу стояли две пушки калибра 30 мм и еще две пушки калибра 20 мм – в подфюзеляжном контейнере.



Вертикальная батарея ночного истребителя.

Но настоящим изобретением была установка двух пушек стволами вверх по бокам задней части кабины экипажа. Пушки MG FF-M калибра 20 мм крепились под углом 15˚ вперед от вертикали. Их стволы чуть-чуть высовывались за обвод остекления кабины. Два диска со снарядами устанавливались на пушки, два запасных крепились тут же, снизу. Перезаряжал пушки

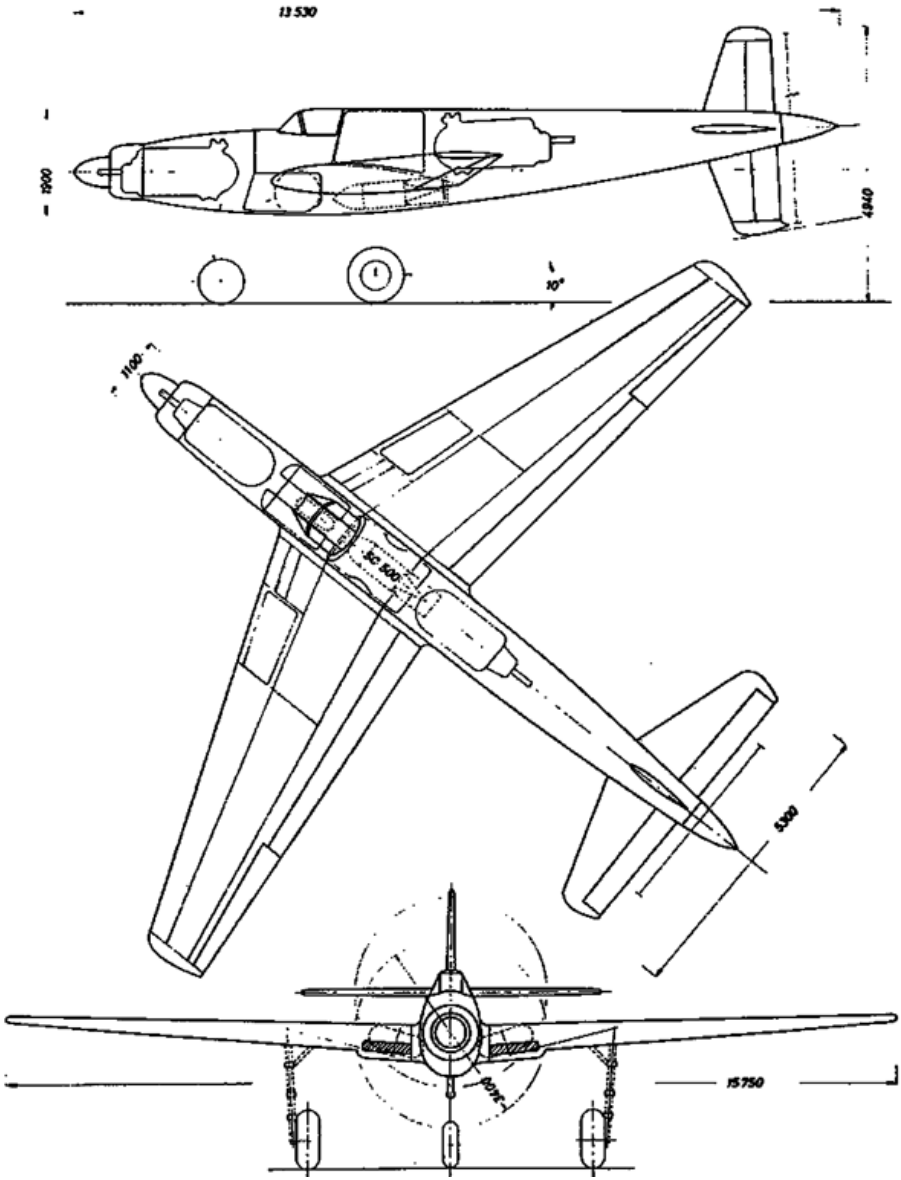
стрелок. Эта вертикальная батарея дополнялась прицелом Реви C/12D, установленном на лобовом стекле пилота под определенным углом. Ночной охотник Мессершмитта Bf-110G-4 подкрадывался сзади и в темноте проскакивал снизу под английский бомбардировщик. Здесь он чувствовал себя в безопасности, находясь в «мертвой» зоне. Командир, спокойно прицелившись, открывал огонь.

Производство Bf-110 в течение 1943 года превысило полторы тысячи самолетов, половина из которых была выпущена в вариантах F-4 и G-4. К началу 1944 года в составе ночной истребительной авиации были сформированы еще семь групп. Одноместные истребители также оставались ночными перехватчиками до конца войны, используя подсветку бомбардировщиков их же осветительными бомбами и пожарами над городами. Истребители Мессершмитта составляли большую часть парка. Это был пик воздушной мощи ночных истребителей.

Когда в ночь на 30 марта 700 английских бомбардировщиков летели бомбить Нюрнберг, их встретили 110-е, большая часть которых была с радарами: 95 бомбардировщиков было сбито над Германией, 12 от повреждений упали в Англии. Потери, которые несли английские ночные бомбардировщики в первой половине 1944 года, заставили временно почти прекратить массированные налеты.

Геринг решил громко хлопнуть дверью и совершить налет на Лондон. Он приказал собрать все бомбардировщики, какие были в строю. Набрали 462 машины. Лондон нашли с большим трудом из-за несовершенной радиолокационной аппаратуры навигации. Потеряли много самолетов, но наибольшие потери были у тяжелых «Хейнкелей» He-177.

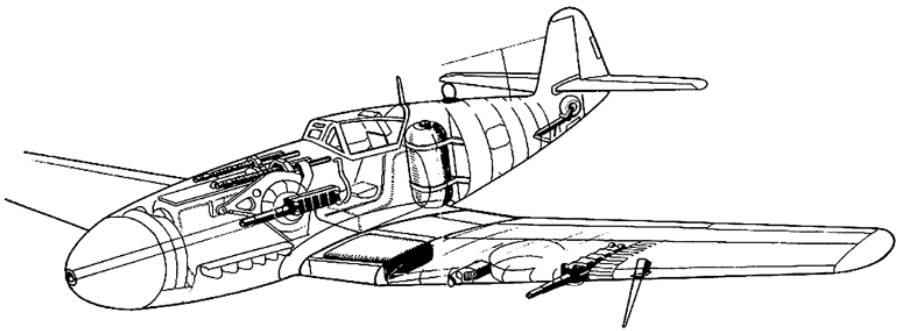
В числе новейших самолетов, запускаемых в серийное производство и находящихся на особом контроле министерства авиации, был «Дорнье» Do-335, выполненный по схеме «тяни-толкай». Его опытный образец на высоте развил скорость почти 800 км/ч. Это известие Вилли Мессершмитт встретил с чувством нескрываемой досады. Ведь уже год тому назад он посылал в министерство предложение по разработанному в его Проектбюро перехватчику и скоростному бомбардировщику, выполненному точно по такой же схеме с двумя поршневыми моторами в фюзеляже и двумя воздушными винтами спереди и сзади. Он был убежден, что его проект P-1090, выполненный Гансом Хорнингом, был лучше, чем у Дорнье. А Мильх дал контракт Дорнье.



Проект истребителя-бомбардировщика Р 1090, 1943 год.

Может, в министерстве посчитали, что его, Мессершмитта, производство и так перегружено и нужно дать ход его реактивному Ме-262? Но его проект «тяни-толкая» могла строить по его лицензии и другая компания, да тот же Дорнье! Зная особое пристрастие Гитлера к скоростному бомбардировщику, Вилли предусмотрел в фюзеляже отсек, рассчитанный на одну бомбу в 500 кг, а в крыльях – две пушки калибра 30 мм. Расчетная максимальная скорость на высоте с двумя моторами DB 603G равнялась 820 км/ч.

Когда Вилли получил сразу два контракта на разработку нового палубного истребителя и нового высотного истребителя, он решил за основу обоих проектов принять вариант «Густав». Но неразбериха в требованиях, отмена палубного варианта и загрузка производства ясно указывали Вилли, что он может запустить в работу свой проект высотного истребителя не раньше конца 1944 года. Его идея состояла в установке двух корневых вставок консолей крыла, увеличивающих его размах, и нового высотного мотора.



Компоновка высотного истребителя Bf-109H, 1944 год.

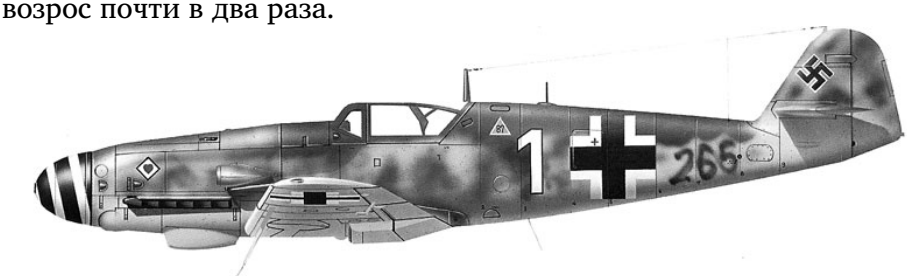
Но все закончилось очень прозаично. Доработку шести серийных машин в высотные Bf-109H поручили французской компании, работавшей с Мессершмиттом. Когда первый из доработанных самолетов Фриц Вендел испытывал в Аугсбурге на максимальной скорости, машина развалилась в воздухе и Фриц приземлился на парашюте. Оставшиеся во Франции доработанные машины использовались как разведчики с ограничением по скорости и эксплуатационной перегрузке.

Последним серийным вариантом одномоторного истребителя Мессершмитта стал «рафинированный» Bf-109K. Вилли давно хотел навести порядок с многочисленными изменениями чертежей. Он поручил Людвигу Белкову из Проектбюро заняться разработкой такого 109-го, который вобрал бы в себя все самые лучшие конструкторские решения предыдущих вариантов, самый последний и совершенный мотор.

Вилли очень гордился этой машиной. Она как бы завершала весь длинный путь 109-х. Перед глазами уставшего и опустошенного Вилли всплывают его истребители, которые тогда против его воли забрали в Испанию. Мощность их моторов была только 620 л.с., и выглядели они угловатыми, с подкосами под стабилизатором. А теперь у красавца «К» мотор в 2000 л.с. на взлете и скорость на высоте почти 730 км/ч. Уже исчезли шишки

над пулеметами, и обводы носовой части фюзеляжа стали гладкие. Хвостовое колесо теперь на длинной стойке, которая, естественно, убирается. Машина на разбеге стоит почти горизонтально, и обзор летчика вперед стал лучше. Изменилась традиционная форма киля с рулем направления, который имел наверху треугольную роговую компенсацию. Теперь киль, как у всех, с весовой компенсацией руля направления. И основные колеса полностью закрываются створками.

Вместо двух пулеметов винтовочного калибра у «испанского» 109-го у нового охотника за бомбардировщиками и бойца с американскими «Мустангами» сопровождения уже целая батарея пушек и крупнокалиберных пулеметов. Но и взлетный вес его возрос почти в два раза.



«Рафинированный» истребитель Bf-109K, 1944 год.

Планировалось построить разных модификаций истребителя Bf-109K в количестве нескольких тысяч. Но американские и английские бомбардировки внесли существенную корректировку. Построили не более тысячи. Но большинство из них так и простояли без бензина и летчиков до капитуляции.

Опытный экземпляр нового истребителя Bf-109K в сентябре 1944 года опробовал в воздухе самый результативный боевой летчик Восточного фронта, двадцати двух лет отроду, Эрих Хартман, когда он прилетел с коротким визитом к Вилли Мессершмитту. Его боевой машиной был «Густав», и Эрих после полета очень высоко оценил новый вариант истребителя. Но он попросил Вилли не менять рычаги управления и приборы, привычные для строевых летчиков, летающих на «Густавах». Еще он рекомендовал установить на истребителе как можно больше стволов пушек небольшого калибра, в расчете на молодых пилотов.

Вилли было приятно общение с этим простым «Белокурым рыцарем Германии». Его лицо с крупным, почти курносым носом, выступающими скулами и небольшим, но волевым подбородком и прищуренными волчьими глазами хищника не вызывало у Вилли антипатии. Даже когда Хартман улыбался и оскаливал зубы под тонкими губами, Вилли чувствовал всю искренность этой улыбки.

Эрих Хартман закончит войну, много летая на этом истребителе Bf-109K. Число сбитых им самолетов достигнет 352, и он будет признан асом из асов во всем мире. Он сдастся американцам, а те выдадут его русским, как воевавшего против них. Десять лет он проведет в ГУЛАГе. Так же как и летчик-испытатель Фриц Вендел, он в почете и уважении доживет до старости и покинет этот мир в 1993 году в возрасте 71 года.

Агония страны

Агония в стране нарастала. Алюминия для самолетов не хватало, поэтому вернулись к деревянным конструкциям. Вилли Мессершмитт отправил в Министерство авиации секретный отчет о проработке замены конструкции крыла и оперения истребителя с дюраля на сталь и дерево. «Густав» Bf-109G выпускался с деревянным оперением. До деревянного крыла со стальным лонжероном дело так и не дошло.

Под бомбежками авиации союзников ресурсы Германии таяли на глазах. Вилли Мессершмитт это чувствовал каждый день. И тут оказалось, что у него появился прожорливый конкурент – Вернер фон Браун со своей ракетой А-4, разрабатываемой по заказу армии. Эту ракету стали называть Фау-2, и Шпеер установил для нее высший приоритет. Между армией и Люфтваффе началась настоящая борьба за ресурсы.

Программа Фау-2 потребовала 200 тысяч квалифицированных рабочих, тысячу тонн алюминия в месяц и десятки тысяч тонн жидкого кислорода, спирта и перекиси водорода. Эта программа завалила электронную и приборную промышленность своими контрактами и будет потреблять все возможное механическое оборудование и обрабатывающий инструмент.

Шпеер предупреждает Гитлера, что при существующем уровне бомбежек немецких городов он не сможет гарантировать сохранение темпов военного производства. А при таком разгроме, как в Гамбурге, если такое произойдет еще в шести городах, – воевать будет нечем.

Директор завода в Регесбурге Карл Линдер предложил построить высотный перехватчик, просто соединив два «Густава» общим крылом на манер буксировщика Хейнкеля «Сиамские близнецы». Опытный сдвоенный Bf-109 Zwilling был даже построен. Но налетели американцы, машину разрушили, и компания «Мессершмитт АГ» больше к этому проекту не возвращалась.

Несмотря на то что Германия произвела в прошлом году 25 тысяч самолетов и 18 тысяч восстановила, из-за больших потерь

машин не хватало. В этом году хотели построить 50 тысяч, но бомбежки уменьшили эту цифру на 10 тысяч машин.

Бомбежки союзников продолжаются, несмотря на их большие потери. За один только день, когда американские «крепости» крошили авиационные заводы, они потеряли 59 бомбардировщиков и 5 истребителей экскорта, но и сумели сбить 40 немецких истребителей. Англичане не менее бесстрашно продолжают ночные налеты. В одну ночь они сбросили на Берлин более двух тысяч тонн бомб. За последние три налета они потеряли 130 тяжелых бомбардировщиков, но продолжают уничтожать военную мощь Германии.

Вилли Мессершмитта срочно вызвали «на ковер» к Мильху в Берлин. Оказалось, речь идет о пресловутой пушке калибра 50 мм, которую Гитлер приказал установить на его двухмоторных истребителях-перехватчиках. Гитлер снова вспомнил об этой пушке и спросил Геринга:

– Сколько Ме-410 с 50-мм пушкой в эксплуатации?

– Только один проходит испытания в Рехлине, – был ответ после консультации по телефону.

Гитлер взбесился, наорал на Геринга. Геринг – на Мильха. Мильх вызвал Вилли. Вилли объяснил Мильху, что поставщик – компания «Рейнметалл» – задержал поставку авиационного варианта пушки. Мильх тут же позвонил в компанию и выбил у них обещание прислать тридцать комплектов пушек до конца месяца. Вилли оставалось только проследить, чтобы они действительно были установлены на его самолеты. Вскоре он утвердил чертежи установки этой пушки МК-214 в носу реактивного Ме-262. Ее ствол с дульным тормозом выступал на два метра вперед.

Промышленные города Германии получили временную передышку от налетов. Бомбардировочные соединения были перенацелены на побережье Франции. Там немцы и французские рабочие, в обстановке строжайшей секретности и соблюдении маскировки, собирали пусковые установки Фау-1 для удара по Лондону. В течение нескольких дней были сброшены десятки тысяч тонн бомб, повреждена четверть пусковых установок и выведено из строя двадцать тысяч французских рабочих. Но Мильх, ответственный за программу Фау-1 от Люфтваффе, сумел с оставшимися целыми десятью тысячами рабочих организовать производство пятидесяти катапульт в месяц в глубине территории Франции, куда разведывательные самолеты англичан пока не добрались.

109-е истребители Мессершмитта, предназначенные для

перехвата бомбардировщиков, оснащались ракетами «воздух – воздух» в трубах под крыльями или дополнительными пушками в контейнерах. Они были перетяжелены и уступали в воздушных боях «Мустангам» и «Тандерболтам». Поэтому Вилли начал выпускать специальную «облегченную» модификацию истребителя, вооружая его для ведения маневренного воздушного боя с истребителями экскорта только центральной пушкой и фюзеляжными пулеметами. Но все равно Люфтваффе за последние четыре месяца потеряли свыше тысячи пилотов.

После того как американские бомбардировщики разрушили заводы подшипников, они начали систематически уничтожать заводы синтетического бензина. Гитлер созывает экстренное совещание с Мильхом, Шпеером, Кейтелем и экспертами топливной промышленности. Но нехватка бензина уже явно ощущается. Вилли Мессершмитт начинает проявлять повышенный интерес к альтернативному угольному топливу для своего реактивного истребителя. Муж сестры Мессершмитта, профессор Георг Маделунг из университета Штутгарда, снабжал его соответствующей информацией. Вилли заказывает научно-исследовательскую работу в институте угольной промышленности по разработке жидкого топлива для реактивных двигателей и снабжает их подробными требованиями. Но эта попытка Вилли так ничем и не кончилась.

Когда Вилли слушал сообщения по радио и читал секретные донесения, он ясно понимал, что высадку союзников в Нормандии немецкие истребители остановить уже не могли. Слетевшиеся из разных районов Европы и Германии во Францию полки истребителей на аэродромах подверглись массированным ударам английских и американских бомбардировщиков. После этого они смогли обеспечить только 319 самолето-вылетов против 14 700 самолето-вылетов авиации союзников.

Через неделю после захвата союзниками плацдарма в Нормандии были произведены первые запуски Фау-1 на Лондон. Было подготовлено и пущено всего 10 самолетов-снарядов, из них четыре сразу упали, два пропали без вести, один разрушил железнодорожный мост в Лондоне, остальные три упали где-то еще. Это был удручающий старт программы, на которую возлагалось столько надежд. Геринг тут же напомнил Гитлеру, что автор этого неэффективного оружия – Мильх.

Но через два дня запустили 244 снаряда. Самолет-разведчик доложил, что пожары охватили город. Гитлер поздравляет Мильха по телефону из Франции: «Это превзошло наши самые смелые ожидания!» Потом запустили 500 Фау-1, а за несколько следующих дней – еще 1000. За три месяца снаряды стоимостью в

12 млн фунтов причинили ущерб, стоимость которого оценивалась в четыре раза большей. Вилли знал: главное – это моральный фактор. Теперь все будут знать – Германия еще может больно укусить.

В канун третьей годовщины открытия Восточного фронта армада американских самолетов, включающая полторы тысячи бомбардировщиков и тысячу истребителей сопровождения, снова атаковала нефтеперегонные заводы и заводы синтетического бензина. Авиаударов такой мощности мир еще не знал.

Покушение на Гитлера и гибель начальника штаба Люфтваффе генерала Кортэна, стоявшего в нескольких шагах от него, Вилли Мессершмитт воспринял как явный признак агонии страны. Действительно, Германию обложили со всех сторон. Восточный фронт отступает и приближается к границам Рейха. На юге, в Италии, немцы тоже отступают. На западе, во Франции, они яростно дерутся, но тоже не выдерживают такого мощного натиска. А тут, внутри, все останавливается: нет подшипников, нет алюминия, нет бензина.

Жизнь Вилли Мессершмитта и Лилли Стромейер тихо протекала на красивой вилле Хохрид. Он уезжал на работу на своем небольшом автомобиле ДКВ, подаренным ему этой автомобильной компанией ко дню рождения. Ехать было недалеко, дальше к горам, где у самого их подножья в лесных массивах, среди толстых стволов вековых елей, на большой поляне, вытянувшейся с севера на юг, за забором был наскоро построен целый городок. С большой высоты, на которой летали разведчики, он мог казаться простой горной деревушкой.

Здесь в длинных одноэтажных и двухэтажных деревянных бараках с трубами печного отопления жили и работали его конструкторы, технологи и рабочие. Здесь они спрятались от бомб и смерти. Кроны высоченных деревьев вплотную подходили к «комплексу» Обераммергау и надежно скрывали его вместе с окружающими складками местности.

Бараки были хорошо отделаны изнутри. Большие комнаты, где за кульманами трудились конструкторы, уютные кабинеты начальников отделов и бригад. Кабинет шефа с приемной, где сидела секретарша, был самым большим. Возведение всех этих строений для эвакуированных шло очень быстро, асфальтированных дорог строили мало, перемещались по голой лесной земле. Но во время дождя все это раскисало, и Вилли медленно ехал по лужам неровной лесной дороги.

Часто заседания совета директоров компании «Мессершмитт АГ» проводили на вилле, тем более что двум членам совета, Вилли и Лилли, не надо было никуда ехать. Вот и сейчас, перед

Рождеством, тоже собрались здесь. В большой гостиной расположились на диванах и креслах вокруг низкого стола, и Лилли угощала натуральным кофе и коньяком. В докладе руководителя компании Сейлера об итогах работы за прошедший год он отметил, что выпущено свыше 14 тысяч истребителей Bf-109. За ним выступил директор Ракан Кокотаки с сообщением, что гестапо арестовало при попытке бегства из страны директора Шмитта, который отвечал за производство в Аугсбурге и его лесных филиалах. Кокотаки предложил принять и зафиксировать резолюцию, осуждающую предательство Шмитта.

Нелетавший стреловидный

Стреловидное крыло было впервые рассмотрено в докладе Адольфа Буземана «Подъемная сила на сверхзвуковых скоростях» на конгрессе в Риме в 1935 году, опубликованном в трудах конгресса. Через четыре года в отчете Аэродинамического института в Геттингене были опубликованы результаты продувок в скоростной трубе моделей крыльев со стреловидностью в 45° на числах М 0,7 и 0,9. Было установлено, что стреловидность снижает коэффициент сопротивления при числе М выше 0,8. В сентябре 1939 года Буземан и Бетц подали секретную заявку на германский патент стреловидного крыла.

Вилли Мессершмитт очень серьезно относился к изучению средств достижения больших скоростей. Он посылал свои модели крыльев прямой и обратной стреловидности в трубу Геттингена с рабочим сечением 11 х 11 см. В 1940 году он уже знал, что при стреловидности 35° крыло с толщиной профиля 12 % при числе М = 0,9 не дает существенного увеличения волнового сопротивления. Теперь эти исследования уже были строго засекречены.

После того как семь его опытных реактивных Ме-262 к началу 1944 года налетали 120 часов, совершив 335 взлет-посадок, и достигли числа М = 0,83, Вилли начал разработку нового, более скоростного реактивного истребителя.

Он уже знал, что размещение двигателей внутри фюзеляжа позволяет получить меньшее сопротивление. Изучаются компоновки со стреловидным крылом и расположением двух двигателей бок о бок, один выше другого и тандем. Исследуются формы и места расположения воздухозаборников и выхлопных сопел.

А Министерство авиации в это время объявляет фактический конкурс на разработку однодвигательного реактивного истребителя, более скоростного, чем Ме-262. Он должен иметь

продолжительность полета один час и быть вооружен четырьмя пушками калибра 30 мм. Кроме Мессершмитта, свои предложения прислали Хейнкель, Блум и Фосс, а также Фокке-Вульф. Мессершмит получил контракт на один опытный самолет.

Теперь в уютных комнатах деревянных бараков с их запахом еловой смолы за кульманами его конструкторов рождались проекты будущих сверхзвуковых самолетов один экстравагантнее другого. Их несли в кабинет к шефу, он давал ценные указания, и работа продолжалась. Из всех проектов, представленных группой Ганса Хорнунга для дальнейшей проработки, Вилли выбрал самый маленький реактивный истребитель небольшой стоимости и хорошими параметрами с одним двигателем Хейнкеля He-S 011 тягой 1300 кг.

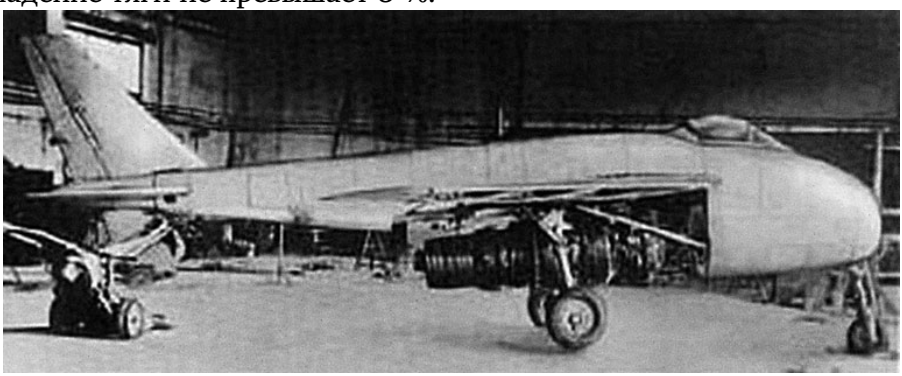
Работа над этим самым скоростным своим проектом очень увлекла Вилли. Он от руки рисует эскизы наиболее проблемных частей фюзеляжа и крыла. Потом просит поставить кульман и в его кабинет. Сам компонует свой вариант истребителя. Круглый воздухозаборник и передняя нога шасси, колесо которой поворачивается на 90° перед уборкой под воздушный канал. Кабина пилота в передней части фюзеляжа над воздушным каналом с очень низким фонарем. Двигатель расположен в нижней части фюзеляжа, чуть сзади центра тяжести, и его выхлопное сопло – под хвостовой частью фюзеляжа. Стреловидное крыло и оперение завершают облик базового варианта, разработанного Вилли.

В ноябре 1944 года готовый проект P-1101 из Проектбюро передали для выпуска рабочих чертежей в Конструкторское бюро, где командовал Вальтер Ретель. Работа шла быстро. Вилли утверждал общие виды систем, схем и агрегатов. И вдруг из министерства приходит приказ – прекратить разработку нового истребителя. Вилли выясняет, в чем дело. Оказалось, в министерстве посчитали, что более тяжелые проекты конкурентов лучше. Тогда он объявляет первый опытный образец экспериментальным для летных исследований характеристик стреловидного крыла и решает строить его на свои деньги. Одновременно посылает двухметровую модель в аэродинамическую трубу Испытательного авиационного института в Адлерсхофе.

Ангар цеха опытных конструкций располагался здесь же, недалеко от леса, и по мере выпуска рабочих чертежей шла подготовка к сборке первого летного. Уже привезли черный макет реактивного двигателя Хейнкеля, и по нему стали выставлять узлы крепления. Началась и почти закончилась общая сборка самолета, когда Вилли был ошарашен известием, что двигателя

Хейнкеля не будет – он не прошел стендовые испытания. Осталось только одно – взять один из двигателей Jumo-004B с самолета Ме-262. Но его тяга на 400 кг меньше.

И тут у Вилли возникло сомнение, что при расположении двигателя внутри фюзеляжа у него будет дополнительное падение тяги из-за длинного воздушного канала. Тогда он организует простой, но очень важный эксперимент. На готовом Ме-262 с двигателями Jumo-004B ко входу одного из них пристроили трубу, имитирующую воздушный канал нового самолета. Гонки этого двигателя с замером тяги показали, что падение тяги не превышает 3 %.



Экспериментальный стреловидный самолет Мессершмитта, 1945 год.

Вилли планировал начать летные испытания стреловидного самолета в марте 1945 года. Но в условиях начавшегося разгрома это оказалось уже невозможно. Так и простоял полусобранный стреловидный самолет Мессершмитта в ангаре с подвешенным макетом двигателя He-S 011, ни разу не поднявшись в небо.

Разгром

Территория, контролируемая Вермахтом, съеживалась, как шагреневая кожа. Это несколько облегчало положение обороняющихся. Тающая армия могла сдерживать сужающийся фронт. Гитлер решил собрать последние силы в один кулак и ударить по англосаксам в Арденнах. При этом он практически открыл Восточный фронт, шантажируя западные страны коммунистическим игом всей Европы, если они не пойдут с ним на перемирие.

В первый день Нового года началась последняя массированная атака 800 немецких истребителей и бомбардировщиков на аэродромы союзников в Бельгии, Голландии и Франции в поддержку наступления Вермахта в

Арденнах. На земле и в воздухе было уничтожено 144 самолета союзников и 62 повреждено. Немцы потеряли столько же. Танковые дивизии прорвали Западный фронт и доставили союзникам много неприятностей. Но разгром бронированного кулака Гитлера все равно был неминуем.

В стране резко усилен полицейский режим. Теперь Гитлер никому из специалистов не доверяет. Когда у руководителей компании «Мессершмитт АГ» возникли трения с Министерством оборонной промышленности Шпеера, в компанию сразу был назначен Генеральный опекун Дегенколб. На совещании со Шпеером в рейхсканцелярии Гитлер еще раз подчеркнул важность Ме-262 для продолжения войны и приветствовал назначение Дегенколба специальным уполномоченным комиссаром в компании «Мессершмитт АГ», поскольку он хорошо проявил себя в увеличении производства локомотивов.

Заместитель Шпеера, отвечающий за авиационную промышленность, заменен обергруппенфюрером СС Камлером. Но от этого проблем у компании Мессершмитта не убавилось. Из-за отсутствия топлива наступил паралич заводского транспорта. Грузовики перестали перевозить готовые агрегаты самолетов и материалы для их производства. Мильх получает письмо Геринга о его увольнении с должности Генерального инспектора Люфтваффе.

Дальние четырехмоторные бомбардировщики союзников завершали разгром отлаженного производства истребителей Мессершмитта. Комплекс из тринадцати рассредоточенных авиационных заводов компании ЭРЛА в Лейпциге, выпускающих агрегаты и комплектующие изделия, и пяти сборочных авиазаводов лежал в руинах. ЭРЛА выпустила 32 % всех истребителей Bf-109. А теперь у главного сборочного цеха одной стены вообще не было, другие просвечивали голой стальной арматурой. Половина арочной крыши была снесена, и вокруг валялись обломки самолетов вперемешку со стапелями.

Когда всем уже было ясно, что бомбардировочный разгром лишил Германию способности воспроизводить вооружение и сопротивляться, как насмешка, на доске приказов административного барака, где сидело все начальство компании «Мессершмитт АГ», появился напечатанный на пишущей машинке приказ директора Кокотаки. В нем сообщалось о награждении фюрером следующих конструкторов компании:

– Рыцарским крестом с мечами – профессора Вилли Мессершмитта;

– крестом 1-го класса – профессора Юлиуса Крауса, Вольдемара Войта, Вальтера Ретеля, Джозефа Фрохлиха и

Джозефа Арбогаста (за работу по Ме-262).

Массированные бомбежки городов Германии продолжались. Прикрываясь большим экскортом истребителей, бомбардировщики громили каждый объект, работавший на войну. Доставалось и жилому фонду красивых городов Германии. Вилли пишет письмо гауляйтеру Баварии об объявлении его родного Бамберга открытым городом, чтобы избежать его разрушения. Уже был опыт, позволивший спасти от разрушения Рим и Флоренцию. Вилли подчеркивает в письме, что именно «мы, немцы, а не наши враги, будем ответственны за уничтожение шедевров гражданского мира». Потом – звонок адъютанту Гитлера о том же. Он просит Белова добиться у Гитлера соответствующего распоряжения. Разрушения Бамберга допустить нельзя! Но ответов он уже ни от кого не получил.

В воскресенье, 29 апреля 1945 года американцы на джипах въехали на территорию «комплекса» компании «Мессершмитт АГ» в Обераммергау. Сопротивления им никто не оказывал. Тут же появились англичане и французы. Все остановилось. Десятки тысяч работников компании Вилли Мессершмитта остались без работы.

Через неделю в Обераммергау появились американские авиационные эксперты из Управления технической разведки, которые сразу разобрались, что к чему. Среди них был и Роберт Вудс – главный инженер и соучредитель авиастроительной компании «Белл». Незаконченный стреловидный самолет Мессершмитта в числе других увезли в Научно-исследовательский институт ВВС США в Дейтоне. Часть синек чертежей этого самолета оказалась у французских военных, и они быстро переправили их в Париж.

Специальные команды авиационных конструкторов и ученых, переодетые в военную форму и с погонами старших офицеров – американцы и англичане на западе, русские на востоке – по всей Германии в лесах и подземных туннелях находили авиационные и ракетные заводы, о существовании которых разведка их стран никогда не знала. На аэродромах они обнаружили сотни боевых самолетов, стоящих несколько недель без топлива.

Три джипа с англичанами медленно заехали на виллу Хохрид во второй день мая. Господ офицеров встретила баронесса Лилли Стромейер и пригласила войти в дом. В большой гостиной она предложила незваным гостям коньяк, кофе и жестом пригласила их присесть. Но они с улыбкой отказались от угощения и продолжали молча стоять. Тогда Лилли спросила по-английски: «Могу ли я вам чем-нибудь помочь, господа?» Ответ был

однозначный: «Нам нужен господин Мессершмитт».

Его увезли в неизвестном направлении. Вилли, казалось, плохо понимал, что происходит. В просьбе сопровождать господина Мессершмитта, с которой Лилли обратилась к старшему из офицеров, ей отказали. Вилли помнил, как его привезли на аэродром. Там ждал американский двухмоторный «Дуглас». На жесткой скамейке вдоль борта фюзеляжа он промаялся несколько часов, пока самолет не приземлился в Хитроу. В Лондоне уже вечерело и было прохладно.

Обращались с ним хорошо, с уважением. Переговоры начались поздно вечером в недорогом номере какой-то лондонской гостиницы. За столом, кроме уже знакомого англичанина, появились американец и француз. Сзади встали переводчики в военной форме. Сначала были только вопросы. Вилли отвечал по-немецки, медленно и односложно. Потом американский полковник сделал Вилли официальное предложение от лица всех западных союзников: работать консультантом в авиационной промышленности. При этом подробно были перечислены все предоставляемые ему условия для успешной работы. Вилли твердо отказался сотрудничать с победителями.

Обратный путь был точно таким же. Когда он вошел в свой роскошный дом и оказался в объятиях еще более похудевшей Лилли, ему показалось, что он никуда не уезжал, а это принудительное путешествие было просто дурным сном.

Вилли тогда не знал, что дурной сон для него только начинается. Уже на следующее утро приехали американские офицеры и снова увезли его с собой. Но на этот раз в лагерь для интернированных лиц Баренкеллер на северной окраине Аугсбурга. Затем отправили в лагерь Людвигсбург, севернее Штутгарта, который был переполнен. Тогда по номерам каждого десятого отправляли в лагерь Хейлброн. Номер Вилли подлежал отправке, и он оказался в этом ужасном лагере под открытым небом, в холоде, под дождем и практически без еды. В глубокой депрессии 47-летний Вилли Мессершмитт был на грани смерти. Американские охранники, видя, как ему плохо, подняли его и принесли в барак. Тут только выяснили по документам, которые были у Вилли, какая высокая персона находится в этом лагере.

Фельдмаршал Мильх решил сдаться американцам в неудачное время. Как раз командир американской пехотной дивизии вернулся из поездки в ближайший концентрационный лагерь, где люди из СС издевались над полуживыми узниками. Он был крупный парень не робкого десятка, но увиденное так

расстроило его, что он еле сдерживал слезы. И тут является Мильх во всем параде и фельдмаршальским жезлом в руке. Когда американский полковник взглянул на Мильха, кровь ударила ему в голову, он покраснел, подошел к Мильху, вырвал у него жезл, перехватил его двумя руками и сломал о голову Мильха.

Самолет доставил Мильха тоже в Лондон. В городке Латимер, в белоснежном особняке, окруженном вековыми деревьями парка, был огранизован Центр допросов военных преступников. Здесь уже были начальник разведки Люфтваффе генерал Шмид, генералы Коллер, Голланд и другие авиационные деятели. Потом появились генерал Штумпф и Фриц Зибель. Мильх еще ощущал шишку на голове, когда приступили к его допросам на предмет его личного причастия к военным преступлениям. Тут, в Центре, все были откровенны. Один из директоров компании «Хейнкель», находящийся здесь, рассказал ему, что сам выписал чек на 40 тысяч марок летчику-испытателю Люфтваффе за благоприятный отчет о негодном Не-177.

В газете «Таймс» за 10 августа 1945 года появилось сообщение о Нюрнбергском процессе. По сообщению газеты, на этом процессе Мильх будет выступать как свидетель. Но сообщение оказалось не совсем точным. После суда над главными военными преступниками Германии планировалась серия судебных процессов над преступниками рангом поменьше. И среди них фигурировал Мильх. А для процесса над Мильхом лучшего свидетеля, чем Вилли Мессершмитт, найти было трудно.

Суд

На скамье подсудимых в Нюрнбергском дворце правосудия они встретились снова и сидели рядом. Геринг – самый правый, рядом с ним Гесс, далее Риббентроп и Кейтель. Мильх выступал как свидетель. Испытывая в тюрьме унижения от американцев и общаясь с другими заключенными по негласному тюремному телеграфу, Мильх поборол свою глубокую неприязнь к Герингу и решил его защищать. Еще до начала процесса Мильх встретил больного и старого фельдмаршала Бломберга, и тот тоже говорил о Геринге с симпатией. Мильх, Бломберг и Гудериан образовали одну группировку свидетелей. В другую вошли Гальдер, фон Фалькенхорст, молодой фон Браухич и заместитель Йодля генерал Варлимонт.

Вилли Мессершмитт все же выжил в лагере Хейлброн. Осенью его перевезли в Нюрнберг и допрашивали на процессе как свидетеля по делам Геринга и Гесса. Жил он в маленькой комнатке на охраняемой вилле. Там его навестил племянник

Эльмар. На Вилли было жалко смотреть, он похудел, а его лицо стало каменным. Но жизнь побеждала, здесь он стал понемногу приходить в себя. Эльмар с радостью узнал о решении Вилли начать инженерную деятельность сразу после освобождения.

Весной 1946 года допросы Вилли Мессершмитта по делу главных военных преступников закончились, но после их казни 16 октября начались новые допросы по начавшемуся судебному процессу Мильха. Самого Мильха после дачи им всех свидетельских показаний еще весной перевезли из Нюрнбергской тюрьмы в бывший концлагерь Дахау, который теперь служил местом временного содержания военных преступников разного уровня. Недавно всесильного фельдмаршала поместили в одну из очень маленьких камер, которыми славился Дахау. В таких же соседних камерах Мильх услышал голоса фельдмаршалов Кессельринга и фон Браухича. В следующих камерах сидели еще двадцать два немецких генерала.

Свидетель Вилли Мессершмитт продолжал жить в комнатке для прислуги большого одноэтажного дома с парком на окраине Нюрнберга. Еще недавно этот дом принадлежал одному из группенфюреров СС и чудом остался в целости после воздушных налетов. Отсюда его возили в машине с охраной на заседания Военного трибунала, где он давал показания, и привозили обратно. В доме всегда было много американских офицеров, в том числе и из военной полиции, но были и штатские. Здесь обосновалось одно из подразделений, обеспечивающих работу американских прокуроров и судей на процессе. Вилли мог погулять в парке, но только в сопровождении охранника. Кормили его в столовой вместе с солдатами охраны. Конечно, эти условия содержания нельзя было сравнить с теми, в которых находились фельдмаршалы в тюрьме бывшего концлагеря Дахау.

В декабре Мессершмитта опять начали возить в Нюрнбергский дворец правосудия на допросы и слушания по делу Мильха с другим составом обвинителей и судей – только американцев.

Вилли сидит в группе свидетелей в большом зале Дворца правосудия и смотрит в упор на своего заклятого врага, Мильха, который все прошедшие годы был главным критиком его таланта, его конструкторских решений. Этот Мильх никогда не поддавался гипнозу завораживающих перспектив, которым так мастерски владел Вилли и который он всегда использовал для выбивания очередного контракта. А потом сам лез из кожи вон, чтобы реализовать то, что обещал. Да, пожалуй, Мильх был единственным серьезным его оппонентом. И благодаря Мильху он делал свои самолеты более безопасными.

Сегодня Мильх как всегда собран и внимателен, в белой рубашке с галстуком, в военном френче, но с какими-то чужими темными пуговицами и без знаков различия. За столиком защиты двое: его брат – адвокат, доктор Вернер Мильх, и доктор Фридрих Бергольд.

Мильху предъявляют официальные обвинения в военных преступлениях и преступлениях против человечности. Но Вилли четко понимает, что за длинным перечнем страшных слов, произносимых прокурором, реальные обвинения сводятся к участию в преступных медицинских экспериментах над людьми и бесчеловечных действиях, выразившихся в исследованиях влияния большой высоты и переохлаждения на живых людях. В одной из лабораторий Научно-исследовательского института Люфтваффе проводились жизненно важные для тысяч пилотов эксперименты по оценке защитных свойств экипировки и высотного оборудования летчика при внезапной разгерметизации кабины на большой высоте, где очень низкая температура. И Мильх санкционировал привлечение к этим экспериментам военнопленных.

Как ни старался Вилли в своих показаниях утопить Мильха, рассказывая, какие палки в колеса он вставлял при доводке реактивного истребителя Ме-262, выходило, что Мильх старался для пилотов Люфтваффе, а Мессершмитт пытался протолкнуть слишком рискованную, не доведенную до совершенства машину.

На заключительном заседании трибунала 25 марта 1947 года прокурор потребовал для Мильха смертной казни. В шестиминутном последнем слове Мильх не стал опровергать нелогичные обвинения, а напомнил о своей жизни ради Германии с 1910 года, когда он стал солдатом. Он напомнил о строительстве немецкой гражданской авиации и содействии увеличению международного взаимопонимания. На войне он выполнял обязанности по защите его страны.

Почти через месяц огласили приговор Мильху трех американских судей: пожизненный тюремный срок.

За свою жизнь Мильх четыре раза разбивался в самолетах, дважды в автомобилях и однажды в железнодорожном поезде. Совершил 500 полетов, из которых 40 боевых в Норвегии и во Франции. Теперь он также избежал смертного приговора.

Через четыре года этот приговор заменят на 15 лет, и в 1955 году, отсидев в тюрьме 10 лет, Мильх будет освобожден досрочно с условием, что он не будет встречаться с друзьями военного времени. Он вышел из тюрьмы Ландсберг в глубокой депрессии и безразлично наблюдал, как организовывали новую Люфтганзу и создавали новые Военно-воздушные силы Германии.

Вилли Мессершмитт не подвергался судебному преследованию. Американская оккупационная администрация два года держала его под «мягким» арестом только как важного свидетеля сначала на процессе главных военных преступников, а затем на процессе Мильха. Летом 1947 года его освободили. Племянник Эльмар Мессершмитт привез Вилли на своей машине из Нюрнберга в Мюнхен, где на втором этаже своего офиса приготовил кабинет с кульманом в точном соответствии с пожеланием дяди.

Ему еще не было и пятидесяти, и жизнь надо было начинать с нуля. Вилли был убежден, что самолетостроение в ближайшем обозримом будущем в Германии будет запрещено. Что делать? Чем заняться? В какой области инженерной деятельности он может преуспеть?

Он потерял все. Его заводы лежали в руинах, и он не может больше быть авиаконструктором. Здоровье тоже подорвано. Когда он видит себя в зеркале, на него смотрит очень несимпатичный тип с широко раскрытыми немигающими глазами неврастеника, одутловатым мертвенно-бледным лицом и совсем небольшим остатком волос на голове.

Да, за все надо платить. И его расплата была страшная. Но где-то в глубине души Вилли теплилась надежда, что теперь, после войны, он все-таки найдет достойное место в его побежденной Германии. Надо было выживать и жить после войны.

Глава 11
После войны

Племянник Эльмар

Он появился как добрый ангел, посланный Вилли Мессершмитту Богом. Этот молодой человек, двадцатипятилетний Эльмар Мессершмитт, приходился ему племянником. Эльмар уже много успел. Его призвали в армию с последнего курса Высшего технического училища в Мюнхене, которое заканчивал и в котором преподавал дядя Вилли. Эльмар служил в Люфтваффе, окончил школу летчиков и летал на транспортных самолетах «Юнкерс» Ju-52 и «Савойя-Марчетти» SM-82. В конце войны переучился и пересел на «Фокке-Вульф» Fw-190, на котором участвовал в боях.

После войны Эльмар устроился работать торговым представителем в Баварии одной северной немецкой компании. Через год он уже открыл собственный бизнес и разъезжал по делам на собственном автомобиле. И тут вдруг он узнает, что его дядю Вилли, знаменитого Мессершмитта, американцы содержат под арестом в Нюрнберге. Эльмар мчится в Нюрнберг и добивается свидания.

С этого дня у Эльмара появилась новая цель жизни – помочь дяде снова встать на ноги. Во время визитов Эльмара они обсуждали разные сферы инженерной деятельности, близкие к самолетостроению. Но один в поле не воин, и Вилли попросил племянника собрать кого можно из его конструкторов. Но кого теперь соберешь? Начал обзванивать. Вскоре двое нанесли визит «задержанному» Мессершмитту. Потом нашелся третий, и на его имя зарегестрировали новое конструкторское бюро, которое расположилось на втором этаже в небольшом здании офиса Эльмара в Мюнхене. Эльмар купил у тогдашнего опекуна компании «Мессершмитт АГ» несколько кульманов, письменные столы и оплачивал на первых порах все расходы бюро, главный конструктор которого пока не значился его сотрудником, а был в заточении.

Но в послевоенной Германии для ведения частного бизнеса надо было получить еще и свидетельство от местного Министерства финансов. Эльмар сам пошел на прием к министру финансов Баварии Людвигу Эрхарду и добился его согласия.

Конструкторы уже сидели за письменными столами возле своих кульманов в офисе и ждали идей от негласного шефа. А

шеф в своей каморке в Нюрнберге в свободное от заседаний трибунала время на листках бумаги рисовал эскизы будущих полезных машин, которые будет разрабатывать его Конструкторское бюро, строить и продавать. Незаменимый Эльмар взял на себя обязанности курьера и доставлял эскизы и указания Вилли из Нюрнберга в Мюнхен. Для Вилли это значило очень много. Он начал оживать и меньше курить.

Среди задумок Вилли в Нюрнберге были ручные часы, механизм которых имел только три детали. В Мюнхене разработали их чертежи по всем правилам. Эльмар нашел швейцарца в американской военной форме и через него продал чертежи и пояснительную записку к ним одной швейцарской часовой компании за пять тысяч франков. Начальный капитал был получен.

Другим изобретением Вилли в нюрнбергском заточении был ветряк. Подробные эскизы были переданы через Эльмо, как иногда называл Вилли своего инициативного племянника, группе конструкторов в Мюнхене. Вилли не стал размениваться по мелочам и сразу запроектировал грандиозное сооружение, отбирающее от ветра большую мощность. Конструкция башни круглого сечения высотой 50 метров собиралась из металлических секций. Воздушный винт с двумя лопастями переменного шага для поддержания постоянных оборотов имел диаметр 40 метров и через редуктор вращал карданный вал и водяной насос. В 1947 году это было очень продвинутое решение актуальной задачи. Вилли предложил этот проект Баварскому правительству и начал строить опытный образец. Но тут вдруг выяснилось, что у Баварии нет денег на оплату создания этой машины будущего.

Когда Эльмар привез дядю из Нюрнберга в Мюнхен и показал ему его Конструкторское бюро, Вилли был очень доволен и тепло благодарил племянника. Он только попросил, чтобы у него в столе было побольше листов чистой белой бумаги, а на столе всегда стояла пепельница.

На первое время Вилли поселился здесь же, на окраине Мюнхена, у своей двоюродной сестры Доры, дочери дяди Пия, известного здесь художника, с которым он в молодости был очень близок.

Очередная разработка Вилли Мессершмитта – легкосборный жилой трехэтажный дом из готовых секций и деталей. Разрушенные города Германии очень нуждались в таких быстровозводимых домах. Вилли придумал метод промышленного изготовления стандартных деталей дома из новейших материалов, который предоставлял архитектору

широкое поле деятельности в выборе дизайна по желанию заказчика. Чтобы производить плиты из пористого бетона, Вилли заполучил лицензию от компании-разработчика в Гамбурге.

Вилли расширяет свое «Техническое бюро профессора Мессершмитта» и преобразует его в новую компанию под названием «Технология новой техники» (FNT). На должность одного из директоров он приглашает Карла Линднера, который до 1945 года управлял его заводом в Регенсбурге. Городской совет Мюнхена решает оплатить строительство трехэтажного дома на шесть семей из деталей и по методу Мессершмитта. Потом они заказывает еще дом на одну семью.

Эльмар поражался, какие широкие и долговременные планы расширения бизнеса, граничащие с прожектерством, были в голове его дяди. В текущих же делах дядя часто терялся и не знал, как поступить. Только после получения совета от нескольких сведущих людей Вилли начинал действовать.

Авиационный завод компании «Мессершмитт АГ» в Аугсбурге лежал в руинах. Стены цехов еще уцелели, а внутри была сплошная свалка. Американская военная администрация назначала и меняла опекунов компании «Мессершмитт АГ». Стихийно организованные группы рабочих завода начали понемногу расчищать завалы в цехах и на территории. В 1947 году опекун получил разрешение сдавать в аренду помещения завода в Аугсбурге. Но запрещение на выпуск продукции оставалось в силе.

Вилли решил арендовать часть производственных площадей завода в Аугсбурге компанией FNT и организовать там изготовление деталей сборных домов. Работа закипела. Бетонный завод Мессершмитта заработал на территории его бывшего авиационного завода. Тут уже пыхтели печи обжига и горячие прессы для формовки панелей, секций стен, полов и перекрытий новых немецких домов. Вилли перенес свой офис в более просторные арендованные помещения, и компания FNT уехала из гостеприимного офиса его племянника Эльмара.

Дома построили, и они оказались значительно дешевле кирпичных. Правительство Земли Бавария утверждает концепцию сборных домов Мессершмитта. В разных городах Германии таких домов будет построено еще около двухсот, но немцы хотели иметь старый добротный кирпичный дом.

Эльмар Мессершмитт решил завершить учебу в Высшем техническом училище Мюнхена и отошел от дел дяди. Иногда он звонил ему, давал советы. Вилли, в свою очередь, увещевал племянника верить в себя, в свои силы настолько, чтобы не отказываться от идеи, которая с технологической точки зрения

кажется абсурдной. Так поступал всегда он сам. Эльмар следовал заветам дяди и стал успешным изобретателем, ученым, бизнесменом и основоположником метода печати с экрана монитора компьютера.

Заказы на детали сборных домов таяли, и осенью 1950 года их производство остановилось. Компания Вилли Мессершмитта «Технология новой техники» вынуждена была объявить банкротство.

Швейные машины

Знаменательное событие для Вилли Мессершмитта произошло 25 ноября 1949 года – было снято опекунство над компанией «Мессершмитт АГ», и она была пущена в свободное плавание среди капиталистических акул. В это время в Совет директоров компании входили профессор Вилли Мессершмитт, баронесса Лилли фон Мишель-Раулино, Конрад Маркель и Рудольф Мюнеман. Когда в следующем году подсчитали все активы с учетом дочерних компаний, то получился один миллион немецких марок.

И тут Вилли неожиданно узнает, что в Австрии на бывшем его заводе запасных деталей к истребителям в Каматене возле Инсбрука производятся домашние швейные машины под названием «Мессершмитт». Вилли в это время был озабочен загрузкой оставшейся после сдачи в аренду части завода в Аугсбурге. Начались переговоры с дирекцией завода в Каматене. Они закончились передачей ему комплекта синек чертежей швейной машины.

Переделанные Куртом Брандтом чертежи швейной машины были запущены на авиационном заводе. Что из этого вышло, можно судить по озабоченному и осунувшемуся лицу Вилли в это время. Чтобы обеспечить необходимую точность механической обработки деталей швейных машин, пришлось полностью перестроить производство. И все равно число дефектов было огромным. Все-таки продали более шести тысяч этих швейных машин.

Курт Брандт и Вилли сели за разработку новой, своей модели швейной машины. Вилли, как всегда, принялся ее упрощать. Родилась модель KL 52 с зигзагом и устройством, предотвращающим защемление ткани, которое Брандт потом запатентовал. Затем еще две оригинальные модели швейных машин. Всего швейных машин было выпущено более двадцати тысяч.

Швейные машины Мессершмитта, 1951 год.

Вилли явно расстроен, что приходится расставаться с так полюбившимися ему швейными машинами. Но бизнес есть бизнес, и он диктует свои нормы тактики и стратегии. Вилли основывает новую компанию «Мессершмитт Рейнланд» и получает субсидии для разработки водометного двигателя, применяемого на флоте. Для этой работы он нанимает специалиста в этой области – ассистента профессора Технического университета в Мюнхене, доктора Йохана Эндреса. За восемь лет эта работа не принесла Вилли промышленного образца двигателя, который он смог бы продавать, но существенно продвинула научные исследования в этой области.

В начале 1953 года Вилли меняет название своего технического штаба компании «Мессершмитт АГ». Теперь он называется «Конструкторское бюро Мюнхена». Количество работников компании за два года увеличилось с 260 до 1750.

Приглашение в Вашингтон явилось для Вилли полной неожиданностью. Государственный секретарь ВВС США Талбот и начальник штаба приглашали его на торжественный ужин в честь пионеров авиации мира, который состоится 14 октября 1953 года в Пентагоне.

Когда Вилли прилетел в Нью-Йорк, для бомбардировки

которого он разрабатывал свой четырехмоторный Ме-264, тяжелое чувство причастности к грязному делу не отпускало его. На ужине оказались только два американских и один английский ветераны авиации. Все присутствующие относились к Вилли с большой теплотой и ничем не намекали, что он был враг. Деловые разговоры ограничились пожеланиями сотрудничества в будущем.

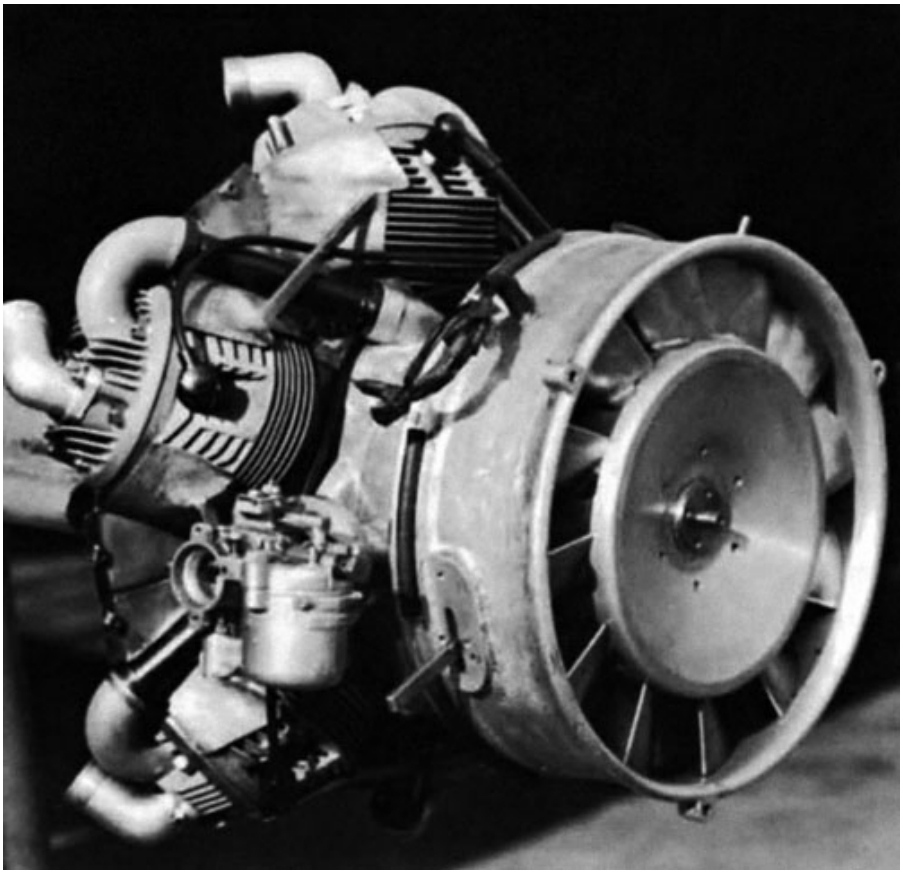
Легковые автомобили

Создать массовый автомобиль собственной конструкции было для Вилли Мессершмитта весьма престижной и финансово заманчивой задачей. Он представлял себе аэродинамически безупречный несущий кузов и заднее расположение мотора воздушного охлаждения. Телескопические амортизаторы устанавливались на передних колесах, поскольку они хорошо себя зарекомендовали на стойках шасси его истребителей. Вилли решил сам конструировать мотор и трансмиссию.

Для разработки мотора он в 1950 году нанял консультанта – доктора Штейнберга, который во время войны работал на Мессершмитта, разрабатывал моторы компании «Аргус» и был директором их опытного завода. Вилли решил, что двигатель будет пятицилиндровый радиальный, планируя его установку на легкий самолет в будущем.

Уже в следующем году появился швейцарский бизнесмен, который заключил с Вилли контракт на разработку нового автомобиля. Через полтора года машина выехала на полосу бывшего аэродрома завода в Аугсбурге. Но на ней стоял мотор Порше, поскольку свой мотор Вилли все еще доводил.

Наконец, 8 июля 1954 года на аэродроме появился автомобиль Мессершмитта Р-511 с оригинальным мотором.



Автомобильный мотор Мессершмитта, 1954 год.

Четырехместный автомобиль Р-511 был в единственном экземпляре, имел в длину 4,5 метра и весил всего 780 кг. Он был вполне конкурентоспособен и со своим мотором воздушного охлаждения мощностью в 45 л.с. развивал скорость 120 км/ч.

Но для его доводки нужно несколько образцов, нужны деньги. А их давали все меньше и меньше. Разработка этого автомобиля полностью прекратилась в 1957 году, оставив солидный задел идей, умений и понимания нужд рынка. Вилли уже смело руководил несколькими проектами экзотических, но полезных грузовых мотороллеров, трехколесных и классических мини-автомобилей.

Народный автомобиль Мессершмитта P-511, 1954 год.

Все эти автомобильные проекты приносили какие-то небольшие деньги, которые платили инвесторы, надеющиеся на удачу массового производства и больших доходов. На эти деньги могла жить команда Вилли, которая занималась интересным делом на острие технического прогресса, повышала свою квалификацию и создавала задел на будущее.

Испания

Это было их первое совместное путешествие за рубеж после войны. Вилли Мессершмитт и баронесса Лилли фон Мишель-Раулино сидели рядом в третьем ряду кресел пассажирского самолета «Дуглас» ДС-3 авиакомпании «Люфтганза», следующего по маршруту Мюнхен – Мадрид.

Весна 1951 года была прекрасна. Снег кругом почти растаял, и веселые ручейки торопливо неслись по своим делам, игриво обтекая оставшиеся льдинки. А солнышко уже не жалело своего тепла и топило не только снег, но и человеческие души.

Вилли впервые этой весной почувствовал себя здоровым мужчиной 52 лет, уверенным в своем будущем. Дела налаживаются, несмотря на взлеты и падения. Их компания «Мессершмитт АГ» становится на ноги. И вот Вилли пригласил Лилли полететь с ним в Испанию и провести там пару недель среди благоухающих цветами склонов гор, уютных ресторанчиков и неповторимого аромата весны на улицах испанских городов.

Путешествие в Испанию, конечно, имело и деловую подоплеку. Вилли Мессершмитта пригласила самолетостроительная компания «Испано Авиасьен», которая по его лицензии выпускала истребители Bf-109G и теперь решала проблему установки на них английского двигателя от истребителя «Спитфайр». Вилли был приглашен для

консультации. Программа пребывания Мессершмитта в Испании предусматривала посещение нескольких авиационных заводов и встречи с руководителями авиационной промышленности и Военно-воздушных сил.

Тут уж Вилли чувствовал себя в своей тарелке. Свой истребитель «Густав» он знал как свои пять пальцев. Он дал испанцам «добро» на установку английского мотора и рассказал, что надо изменить и как. Непринужденная обстановка вечерних приемов, уважительное к себе отношение самых высоких персон и близость Лилли сделали это путешествие приятным во всех отношениях и незабываемым. Долгие заинтересованные беседы с авиационными специалистами открыли для Вилли новые горизонты профессиональной деятельности в этой замечательной и красивой стране.

Но через пару недель после Испании Вилли решает еще провентилировать обстановку с постройкой самолетов в Южной Африке и летит в Йоганнесбург. Но там он не нашел подходящей почвы для своих планов и снова думает об Испании. Там, в Севилье, всеми новыми модификациями истребителя Bf-109G в компании «Испано Авиасьен» руководит его бывший главный прочнист Юлиус Краус. О нем у Вилли самые добрые воспоминания, он очень знающий и порядочный человек, и с ним всегда было приятно работать.

Вилли опять летит в Испанию. Теперь разговор пошел более конкретный. Месяц назад министр авиации Испании утвердил летно-технические характеристики их будущего учебно-тренировочного самолета. И Мессершмитт берется разработать такой самолет совместно с компанией «Испано Авиасьен». Он также предложил испанцам разработать современный истребитель и провести его по всем этапам постройки опытных образцов, их испытаний и подготовки серийного производства. В его предложении было еще много пунктов, от которых у испанцев кружилась голова, и они скромно, опустив глаза, проговорили: «Это все мы не потянем».

Согласно контракту, подписанному в Мюнхене 26 октября 1951 года генеральным директором «Испано Авиасьен» Доном Педро Арритио и Вилли Мессершмиттом, в Севилье с Нового года открывается «Конструкторский отдел профессора Мессершмитта». Команда из пяти конструкторов во главе с Юлиусом Краусом приступила к проектированию учебно-тренировочного двухместного самолета с поршневым мотором воздушного охлаждения. Весь февраль Вилли провел в Севилье, наслаждаясь работой авиаконструктора. Вернувшись, он продолжал разрабатывать узлы и важные детали самолета и посылать их

эскизы в Севилью. Конечно, Испания – это не Германия времен войны, где все доставлялось четко и быстро. Здесь все делается очень медленно. Доставка готовых изделий, полуфабрикатов и материалов задерживалась месяцами. Работа над проектом HA 100 – так назвали учебно-тренировочный самолет с поршневым мотором – продвигалась с трудом. И в начале 1953 года Вилли решил усилить коллектив своих немецких конструкторов. В числе вновь прибывших в Севилью был и его племянник Геро Маделунг. Он стал постоянным представителем Вилли Мессершмитта в Испании и заменил Юлиуса Крауса на посту руководителя команды уже из десяти конструкторов.

С мотором произошла задержка, и на первый летный HA-100 поставили старый тяжелый советский мотор мощностью 750 л.с., снятый с тупоносого истребителя Поликарпова. С ним первый послевоенный самолет Вилли Мессершмитта и взлетел 10 декабря 1953 года, через два с лишним года после начала его проектирования. На первый вылет своего детища Вилли специально прилетел в Севилью прямо из Америки, где он встречался с мужем своей сестры профессором Георгом Моделунгом, живущим и работающим теперь там.

Учебно-тренировочный самолет HA-100 получился очень хороший и современный. Трехопорное шасси с передней ногой, просторная двухместная кабина с расположением кресел тандем и прекрасным обзором. Он мог бы быть и тренировочным самолетом для предварительной подготовки летчиков-истребителей, если на него установить пару пулеметов и прицел. Мог бы быть учебной партой для подготовки пилотов бомбардировщиков и разведчиков. На него Вилли возлагал большие надежды. Планировалось построить 40 этих машин.

Первый послевоенный самолет Мессершмитта HA-100, Испания, 1954 год.

Но суровая реальность опять победила мечты Вилли Мессершмитта. Второй летный самолет НА-100 взлетел в феврале 1955 года уже с родным американским двигателем Райт-Циклон-7 мощностью 800 л.с. и показал прекрасные летные характеристики. Но денег на закупку американских моторов уже не было. Производство машин остановили, а задел деталей попытались использовать на следующем учебно-тренировочном самолете конструкции Мессершмитта – реактивном НА-200.

Как всегда, когда опытные экземпляры одного самолета строились, конструкторы Мессершмитта уже выпускали рабочие чертежи следующего. Первый после войны реактивный самолет с двумя маленькими французскими движками Турбомека с тягой по 400 кг вырисовывался у Вилли с носовым воздухозаборником. Он значительно снижал вероятность попадания в него посторонних предметов. Двигатели Вилли расположил сразу за ним в носовой части фюзеляжа с длинными выхлопными трубами, сопла которых находились на стыках консолей крыла с фюзеляжем.

Аэродинамическая модель НА-200 продувалась в испанском Научно-исследовательском авиационном институте под Мадридом. И хотя результаты продувок задерживались, они были обнадеживающие. Пока строились опытные образцы реактивного учебно-тренировочного, конструкторы Вилли Мессершмитта в Испании уже разрабатывали сверхзвуковой истребитель с треугольным крылом по схеме бесхвостка, очень похожий на французский «Мираж».

Вилли Мессершмитт был в Испании в большом почете. Компания «Испано Авиасьен» предложила ему очень выгодные условия продления контракта. Министр авиации выражал ему свою глубокую благодарность. Правительство Испании наградило Вилли орденом Большого креста за достижения в авиации.

Реактивный НА-200 взлетел 12 августа 1955 года и продемонстрировал отличные летные характеристики. Весной следующего года он совершит демонстрационное турне в Швейцарию, Люксембург, Германию и Австрию.

Реактивный учебно-тренировочный самолет НА-200, 1955 год.

Но тут разгорелась ожесточенная борьба между Мессершмиттом и французами за заказ такого самолета для Федеративной Республики Германии, которой союзники разрешили иметь собственную авиацию и оборонную промышленность. Вилли мечтает вооружить новые Люфтваффе своим НА-200. Но его конкурент – французский «Фуга Магистер» – имеет большие шансы. Он взлетел на три года раньше, имеет боковые воздухозаборники, V-образное хвостовое оперение и те же самые французские два двигателя, что и у самолета Вилли.

Победа досталась французам. Было объявлено решение правительства Франции и компании Турбомека, что их двигатели для самолета Мессершмитта в Германию поставляться не будут. Для Вилли это был удар ниже пояса. Он будет вынужден выпускать для Германии французский самолет по их лицензии, и ему запрещалось разрабатывать свой реактивный учебно-тренировочный самолет для ФРГ и НАТО в течение четырех лет. Некоторым утешением для Вилли была доставшаяся ему ведущая роль в управлении новой, созданной вместе с Хейнкелем компании «Самолетостроительный союз юга» для строительства по лицензии для ВВС ФРГ французского «Магистра». Вилли достались окончательная сборка и летные испытания.

А в Испании второй летный НА-200 взлетел 11 января 1957

года и позже прилетал показать себя в Ле Бурже на Международном авиасалоне. Министр авиации Испании сначала заказал десять, а потом в 1959 году еще тридцать самолетов HA-200A. К 1967 году закончилась поставка компанией «Испано Авиасьен» еще 55 машин модификации HA-200D.

Разработка сверхзвукового истребителя HA-300, рассчитанного на число M = 1,5 на высоте, требовала много времени – сравнивали варианты компоновки и искали подходящий двигатель. В середине 1955 года остановились на двигателе ATAP 101E с тягой 3600 кг. Расчетный вес пустого – рекордно низкий: 2200 кг.

Вилли часто приезжал в Севилью и останавливался в одном и том же номере элегантной гостиницы с видом на бесконечные поля с выращиваемым табаком. Потом он арендовал виллу Эль Велерин в пригороде Эстепона и жил на ней по нескольку месяцев в году. Он мог выпить много хорошего вина и сесть играть в карты в знакомой компании. Проиграв, он, улыбаясь, всегда расплачивался первым.

Здесь, в Севилье, по выходным дням Вилли очень любил экскурсии в горы, на берег моря и к архитектурным памятникам. Он любил быструю езду по горным дорогам и мастерски водил машину. На вилле Эль Велерин он регуляно плавал в бассейне.

А дела в компании «Испано Авиасьен» шли все хуже и хуже. Они получили большой контракт от американцев и занялись ремонтом и сборкой самолетов Локхид Т-33 для испанских ВВС. Их интерес к сверхзвуковому самолету Мессершмитта таял на глазах. А тут и англичане отказались выпускать форсажный двигатель. Другого двигателя у Мессершмитта не было. В результате постройку опытного HA-300 отменили. Вилли был в отчаянии. Столько уже наработано. Чертежи все готовы. И все кошке под хвост?

Но был человек, который внимательно следил за разработками Мессершмитта в Испании и отслеживал ситуацию. Он нашел покупателя для товара Вилли – правительство Объединенной Арабской Республики Египет. Его имя было Хасан Саид Камиль, и он был генеральным представителем оружейной компании Эрликон на Ближнем Востоке. Но кота в мешке покупать не хотели, и египетская компания AISA оплатила испанской компании «Испано Авиасьен» постройку и летные испытания опытного образца сверхзвукового HA-300 Мессершмитта на малой скорости без двигателя.

Он взлетел 25 июня 1959 года в Севилье с аэродрома Сан Пабло на буксире бомбардировщика «Хейнкеля» He-111. После отцепления HA-300P продемонстрировал свои пилотажные

свойства и благополучно приземлился. В тот же день он совершил второй полет большей продолжительности. Египтянам стало ясно, что машину и ее конструктора можно покупать.

Египет

Они купили все, относящееся к проекту сверхзвукового истребителя Мессершмитта, а заодно и реактивный учебно-тренировочный самолет. В конце ноября 1959 года Вилли подписывает контракт с Насером на 100 тысяч египетских фунтов и уютно устраивается в своем офисе недалеко от Каира в окружении немецких инженеров и своего бывшего директора Фрица Хензена. Зарплата немцев была очень высокой, условия проживания в пригороде Каира – выше всех стандартов. Сразу начали конструировать учебно-тренировочный самолет и боевой самолет на базе испанских HA-200 и HA-300.

Доработанный HA-200B с пушкой калибра 20 мм и прицелом Ферранти взлетел уже в начале следующего года.

Работы по сверхзвуковому самолету велись командой Мессершмитта очень интенсивно. У самолета появилось цельно-поворотное горизонтальное оперение, контейнер тормозного парашюта в основании киля. Но в целом это было типичное творение Мессершмитта – самый маленький из возможных сверхзвуковых самолетов. Казалось, он был создан не для воздушного боя, а только для того, чтобы красиво летать и демонстрировать свою возможность преодолевать «звуковой барьер».

Сверхзвуковой самолет Мессершмитта HA-300, 1964 год.

Эта красивая птичка появилась на аэродроме авиационного завода № 36 в городке Хелван под Каиром весной 1964 года. На ней стоял английский двигатель Бристоль Орфей 703 без форсажной камеры. На первый вылет 7 марта съехались все. У нее были такие маленькие треугольные крылышки, что многим было интересно, как она полетит. Но Вилли Мессершмитт все

рассчитал правильно. Машина легко оторвалась от полосы и в воздухе чувствовала себя как рыба в воде.

Через год взлетел второй опытный НА-300 с таким же двигателем, как и у первого. Программа летных испытаний растянулась на несколько лет, и скорость машин вплотную приблизилась к скорости звука. В некоторых полетах она превышала скорость звука, а летчик этого даже не замечал. Третий опытный образец уже собирали под форсажный Орфей-12. Но англичане потребовали от египтян расплатиться сполна, а это уже не входило в их планы – начались очень дешевые поставки советских сверхзвуковых самолетов МиГ-21 и Су-7Б с их двигателями.

Вилли внимательно изучал в Египте своего главного конкурента – МиГ-21 и нашел его выполенным на высоком уровне, а главное – доведенным до эффективного боевого применения, укомплектованным радиолокационным прицелом и пушкой калибра 30 мм. Вилли сравнивал свой «пустой» НА-300 с русским истребителем и обещал египтянам, что в будущем он станет отличным боевым самолетом.

Египтяне платили Вилли и его команде в течение десяти лет, надеясь получить для войны современный грозный боевой самолет, а Вилли, изредка наведываясь в Египет, проводил интересный для него эксперимент – содание самого легкого в мире сверхзвукового самолета. И за десять лет этот эксперимент почти удался.

Самолеты по лицензии

На аэродроме завода в Аугсбурге расположилась американская воинская часть со своей техникой, и Вилли вынужден был искать другую площадку для работы с самолетами. На территории аэропорта Мюнхен-Райм он арендовал большой ангар с правом пользоваться взлетно-посадочной полосой. Здесь и развернулось выполнение первого крупного авиационного заказа – капитального ремонта двухместных американских тренировочных самолетов «Харвард» Мк IV с одним поршневым мотором. За два года были отремонтированы и облетаны 117 этих машин. Они позволили Вилли Мессершмитту заново сформировать квалифицированный коллектив работников. За «Харвардами» на капитальный ремонт начали поступать реактивные тренировочные двухместные Т-33 компании «Локхид». За одиннадцать лет Мессершмитт отремонтировал 691 машину.

Когда поступил большой заказ на строительство новых

реактивных самолетов, пусть и по французской лицензии, ожили и сборочные цехи Аугсбурга. Здесь изготавливали детали и собирали фюзеляжи «Магистра». Их перевозили в Мюнхен. Хейнкель поставлял туда крылья и все остальное. Мессершмитт собирал и испытывал «Магистры» в воздухе. Компания «Мессершмитт АГ» снова стала самолетостроительной. До марта 1961 года построили 194 «Магистра».

Реактивный «Фиат» G.91 R3 – итальянская версия американского «Сейбра» – принят на вооружение НАТО. Заказ на его производство получили самолетостроительные компании Германии. Вилли досталось выпускать носовую и хвостовую части фюзеляжа. Заводы в Аугсбурге получили новый импульс для расширения. Около трехсот комплектов фюзеляжа поставил Мессершмитт компании «Дорнье» для общей сборки G.91.

Вилли Мессершмитт теперь только руководил своей набирающей силу компанией, которая производила лучшие в мире, но чужие боевые самолеты. В конце войны Вилли Мессершмитт очень напугал авиаконструкторов на Западе своим реактивным Ме-262. Один из сильно напуганных был авиаконструктор Локхида Кларенс Джонсон, который срочно спроектировал противовес – реактивный истребитель Р-80.

Теперь Вилли Мессершмитт на своем заводе в Аугсбурге строит сверхзвуковой истребитель F-104G, который создал Кларенс Джонсон. На заводах Мессершмитта в Мюнхене и Манхинге, который расположен к северо-востоку от Аугсбурга, было собрано 440 «Старфайтеров», а в последующие годы в Манхинге прошли профилактический ремонт и модернизацию более трех тысяч этих машин из Германии и Канады. Компания Мессершмитта внесла свой «вклад» в огромное число производственных дефектов этих сложных машин и их высокую аварийность.

Заводы Вилли выпускают все, что заказывают. Тут и детали, и целые секции для вертолетов «Белл» и «Сикорский», тут и центральная секция крыла для транспортного С-160.

В июне 1969 года произошло важное для Вилли Мессершмитта событие – презентация объединенной авиастроительной компании «Messerschmitt-Bolkow-Blohm group» (MBB). Вилли избрали председателем правления этого мощного немецкого гиганта авиаиндустрии. В 1973 году Вилли становится Почетным председателем MBB. Теперь все самые большие и сложные заказы MBB за счет рационального использования всех ресурсов щелкает как орехи. Они производят более семи тысяч агрегатов, включая секции фюзеляжа и консоли крыльев для 500 сверхзвуковых «Фантомов» для ВВС США. Авиазавод в Манхинге

отремонтировал 1400 этих машин.

Европейский многоцелевой ударный самолет с крылом изменяемой стреловидности «Торнадо» начал разрабатываться по совместному плану в 1970 году в Англии, Германии и Италии. «Бритиш Аэроспейс» и МВВ выполняли по 42,5 % объема программы. «Аэриталия» – 15 %. Первый вылет «Торнадо» состоялся на аэродроме завода в Манхинге 14 августа 1974 года. До конца 1991 года этот завод доставит 357 «Торнадо» в летные части Германии.

С тобой, Германия!

Они решили, наконец, что не могут жить врозь, решили пожениться. Бракосочетание состоялось в уютном костеле, в их родном Бамберге. Присутствовали самые близкие. Ее три взрослых сына с женами, ее сестра и самая близкая подруга. Со стороны жениха – двоюродная сестра Дора, племянники Эльмар, Геро и племянница Стелла с мужем Майклом.

Сейчас, в 1952 году, профессор Вилли Мессершмитт наконец-то сбросил с себя тяжелый груз жесточайшей депрессии, вызванной событиями семилетней давности, и в свои 54 года был полон самых радужных надежд на будущее. Невеста – баронесса Лилли фон Мишель-Раулино – была счастлива стать законной супругой ее любимого Вилли и на 61-м году своей бурной жизни обрести покой и общественное признание. Теперь она будет Лилли Мессершмитт.

Жить они будут в Мюнхене на Маеркирхе штрассе, в большом уютном доме, и их вспыльчивая домоправительница Тродел Бергер будет жить с ними. Лилли как всегда будет поддерживать в доме строгие порядки – курение и алкоголь в самых малых дозах, не есть на ночь и не ложиться спать поздно. Он со всем будет соглашаться с неизменной улыбкой и в душе благодарить ее за заботу.

Они вместе ходили в оперу, которую он очень любил. А если еще давали Вагнера, то такой вечер был для него праздником.

Таким Вилли Мессершмитт женился.

У Вилли никогда не было своих детей, и теперь он стал приемным отцом трех ее сыновей. С ними, как и с племянниками, у него теплые, уважительные отношения. Особенно близок он был с сыном Лилли Хильмаром и его женой Кэрин. Друзей у него уже не осталось, и Лилли была истинным и бесценным другом. Она очень много значила для него.

Теперь он с Лилли всегда вместе посещал авиационные выставки и всевозможные юбилеи. Она живо интересовалась техническими находками других авиаконструкторов. Обсуждала с мужем достоинства и недостатки решений, принимаемых боссами авиапромышленности. Ее девичья увлеченность летающими аппаратами не отпускала.

Вилли и Лилли Мессершмитт на выставке.

Профессиональная деятельность авиаконструктора и промышленника была смыслом жизни Вилли Мессершмитта. Он всегда стремился и добивался финансовой независимости, убежденно полагая, что она служит надежной основой успешной разработки новых самолетов.

Вилли со всеми был вежлив и приветлив, но всегда держал определенную дистанцию. Даже со своими многолетними конкурентами Вилли всегда был готов спокойно обсудить возникшие проблемы, если это было нужно для дела.

После войны они заключают союз: Фриц Наллингер («Даймлер-Бенц»), Клод Дорнье, Эрнст Хейнкель и Вилли Мессершмитт.

После того как еще в конце 1957 года министр обороны ФРГ Штраус объявил конкурс на модный тогда вертикально взлетающий истребитель, компании Белкова, Хейнкеля и Мессершмитта начали гонку к лучшему проекту. Но министр Штраус понял, что такую сложную задачу им поодиночке не одолеть, и поставил условие: объединяйтесь, и тогда контракт или ничего.

«Южное конструкторское кольцо» (EWR) образовалось 23 февраля 1959 года и управлялось комитетом из представителей трех фирм. Вилли и здесь сначала председательствовал, но потом свое кресло передал молодому племяннику Геро Моделунгу, который и представил министру Штраусу компромиссный объединенный проект экспериментального самолета VJ-101 C.

Хейнкель, Мессершмитт и представитель Белкова утвердили этот проект после долгого и тщательного рассмотрения. Для начала решили построить летающий стенд, демонстрирующий управляемость при вертикальном взлете и висении. На нем совершили более двухсот полетов, а 9 июля 1962 года показали полет министру Штраусу. В этот солнечный день Вилли был в приподнятом настроении. На полосу его аэродрома в Манхинге они в большой компании с министром Штраусом шли пешком. Вилли уже начал седеть, но был полон сил и энергии. Сваренная из стальных труб ферма с тремя опорами шасси и четырьмя

вертикальными турбореактивными двигателями плавно танцевала в воздухе, послушно садилась и взлетала.

Чертежи первого летного экземпляра вертикально взлетающего истребителя VJ-101C-X1 были разработаны в сформированном объединенном конструкторском бюро EWR, а его агрегаты строились на заводах всех трех компаний, входящих в EWR. Окончательная сборка, которую Вилли Мессершмитт контролировал лично, проводилась в отдельном ангаре завода в Манхинге.

Уникальный самолет продемонстрировал все свои возможности в воздухе 8 октября 1963 года, а через десять месяцев первым из вертикально взлетающих самолетов мира преодолел звуковой барьер.

Шеф-пилот Георг Брайт, который усмирял этого строптивого коня, вылетел на нем 14 сентября 1964 года в проверочный полет после проведения регламентных работ. После взлета, как только Георг стал переводить машину в горизонтальный полет, он сразу почувствовал неладное. Машина не слушалась, а, наоборот, начала такое вытворять, что пришлось убрать тягу двигателей… Удар о землю смягчился деформируемой конструкцией, и Георг Брайт оказался на кровати госпиталя. Здесь его навестил Вилли вместе со своим конструктором Хюбертом Бауэром и не мог отказать пилоту в его просьбе угостить сигареткой.

Символ технического уровня разработок с участием Мессершмитта.

Второй летный экземпляр Х-2 взлетел и завис через девять месяцев после аварии первого. Он был более тяжелым благодаря форсажным двигателям Роллс-Ройс RB145R. На нем более явственно проявилась болезнь всех таких самолетов – двигатели у земли засасывали свои же отраженные выхлопные газы, и их тяга

резко падала. В результате – грубая посадка, поломка вертикальных мотогондол и шасси. Тогда перешли от вертикального взлета-посадки к укороченному. К июню 1971 года он совершил 325 полетов и был сдан в музей, поскольку изменилась доктрина и такие самолеты были не нужны.

Вилли Мессершмитт ведет шикарный образ жизни. Его мюнхенский офис, обставленый в истинно баварском стиле, поражает своей изысканностью. Его все время куда-то приглашают. Вот конференция участников разработки пассажирского Аэробуса. Вилли летит в Лондон для обсуждения конструкции крыла. Конечно, он их критикует за слишком большое количество стыковочных болтов консоли. Он по-прежнему апологет простого решения, как на его истребителях. Но на него не сердятся, приглашают на банкет, угощают коньяком.

На очередном юбилее завода Аугсбурга он тепло встретился с ветеранами завода, его гордостью, знаменитыми летчиками Вилли Штором и Фрицем Венделем. Они, как и он, сильно постарели, но держаться молодцами.

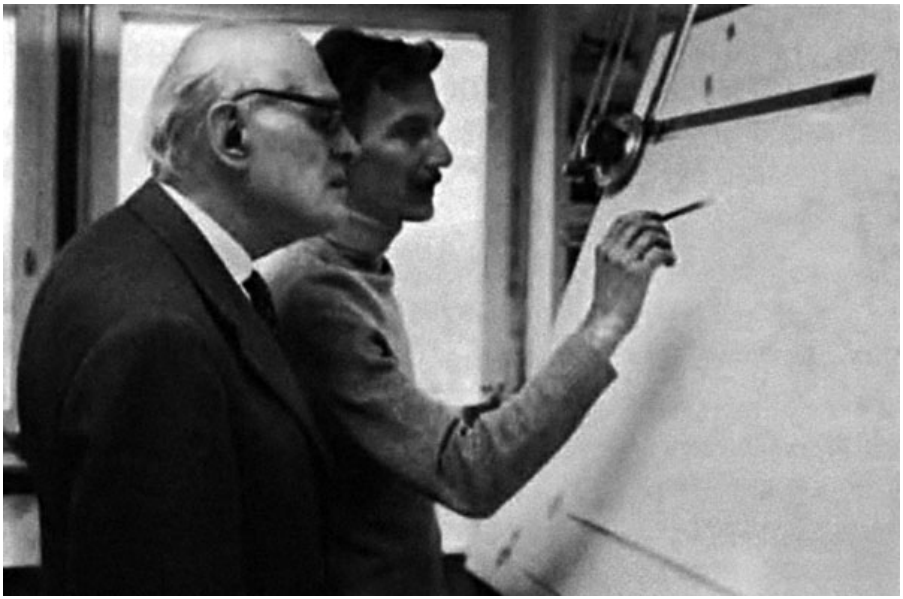
Вилли постоянно прилетает на авиасалоны в Фарнборо и Ле Бурже. Выставляет там стенды с проектами реактивного «Тайфуна», ближнего магистрального пассажирского самолета (типа Як-40) и большого грузо-пассажирского самолета. Но заказчика не находится.

Его 70-летний юбилей отмечался в большой гостинице «Регина» в Мюнхене. Было приглашено огромное число гостей. Поздравления приходили из разных стран. Сцена танцевального зала была украшена цветами, и с нее через микрофоны произносили поздравления как нынешние сотрудники, так и старые коллеги, пилоты и инженеры. Сотни персональных поздравлений, и среди них теплое приветствие Людвига Белкова бывшему боссу, а теперь партнеру. Лилли принимала поздравления вместе с мужем.

Лилли и Вилли на его 70-летии.

Свою идею сочетать ротор вертолета для вертикального взлета-посадки с реактивным двигателем для большой горизонтальной скорости Вилли продолжает разрабатывать в конкретных компоновках пассажирских «вертопланов» с упорством и заинтересованностью юноши. Он даже летал в США изучать опыт американцев по фиксации и складыванию роторов вертолетов в полете. В кресле второго пилота Вилли летал там на вертолете «Локхид-286», чтобы самому убедиться, как это работает в воздухе.

Вернувшись домой, он с удвоенной энергией продолжал руководить работой специального конструкторского бюро, которое разрабатывало его «вертопланы».



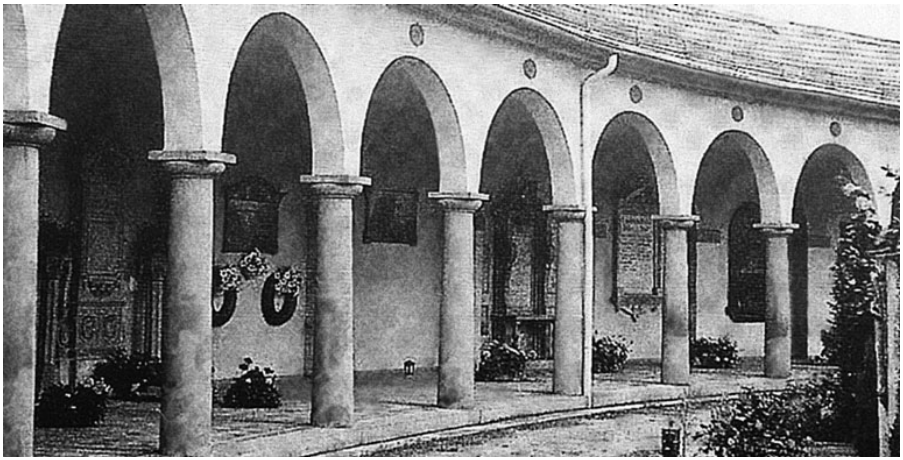
Рождается новая конструкция.

Многие авиаторы Германии и других стран собрались 26 июня 1973 года в большой аудитории Немецкого музея Мюнхена на торжественное чествование пионера самолетостроения Вилли Мессершмитта по случаю его 75-летия. Вилли сидел рядом с Лилли в центре первого ряда стульев, поставленных для самых почетных гостей, и слушал речь министра-президента Баварии о своей преданности авиации, экономике и стране.

Вилли Мессершмитту – 75. Он и Лилли принимают поздравления.

Здесь, на своем юбилее, Вилли повстречал много старых знакомых. Приехал с поздравлениями и Адольф Голланд – та же улыбка, те же усы, только волос на голове осталось мало.

Через полгода не стало Лилли. Она тихо ушла в иной мир, словно завяла. Для Вилли это была горькая потеря. За десять дней до этого он был в Вашингтоне, где праздновалось 70-летие первого полета братьев Райт и были также приглашены ветераны авиации из Англии, Франции и Италии. В своей проникновенной речи Вилли выразил огромную благодарность братьям Райт за их вклад в развитие авиации. Он прилетел домой и тут… кончина жены. Ее прах замуруют в фамильном склепе ее родителей в стене городского кладбища Бамберга.



Стена памяти на кладбище Бамберга со склепом семьи Мишель-Раулино.

Как пролетели следующие пять лет, Вилли помнил плохо. В сентябре 1978 года он лег в Мюнхенский госпиталь, где в свое время после операции закончил свой жизненный путь его друг Тео Кронейс. Вилли тоже предстояла операция. Врачи оценивали шанс ее успешного исхода, как пятьдесят на пятьдесят. Но у него уже не было выбора, и он решился. По заявлению врачей родственникам, операция прошла успешно. Но на десятый день его состояние начало ухудшаться. Врачи ввели его в искусственную кому с принудительной вентиляцией легких. В ночь на 15 сентября 1978 года Вилли Мессершмитт скончался, не приходя в сознание.

Гражданская панихида на его похоронах не устраивалась. Его тело было кремировано в городе его детства, юности и становления – Бамберге. Члены партии «зеленых» в Городском совете Бамберга протестовали против его кремации в городском крематории из-за его длительного сотрудничества с нацистами. Урна с его прахом покоится рядом с урной его жены в склепе семьи баронов Мишель-Раулино на большом кладбище Портискрафт на северной окраине Бамберга.

Плита на могиле супругов Мессершмитт.

Никаких увековечиваний его на государственном уровне сделано не было. Не стало авиаконструктора, для которого проектирование самолетов стало жизненным путем длиною в 60 лет.